



régionyon

PDRN OPÉRATIONNEL

NOVEMBRE 2015

pour approbation

Arnex-sur-Nyon
Arzier-le-Muids
Bassins
Begnins
Bogis-Bossey
Borex
Bursinel
Bursins
Burtigny
Chavannes-de-Bogis
Chavannes-des-Bois
Chésérax
Coinsins
Commugny
Coppet
Crans-près-Céligny
Crassier
Duillier
Dully
Essertines-sur-Rolle
Eysins
Founex
Genolier
Gilly
Gingins
Givrins
Gland
Grens
La Rippe
Le Vaud
Longirod
Luins
Marchissy
Mies
Mont-sur-Rolle

Nyon
Perroy
Prangins
Rolle
Saint-Cergue
Saint-George
Signy-Avenex
Tannay
Tartegnin
Trélex
Vich
Vinzel



régionyon

TABLE DES MATIÈRES

I. MISE EN ŒUVRE DES PROJETS	
1. Articulation stratégie et opérationnel	4
2. Les processus	6
3. Les acteurs	7
4. Les outils	7
II. ORIENTATIONS ET PROJETS	
1 DISTRICT DE NYON ORIENTATIONS 2016-2021	11
1.1 Equipements régional ou suprarégional	13
1.2 Engagements et mesures Grand Geneve	15
1.3 Programme de réorganisation des transports publics	18
1.4 Réseau cyclable régional	21
1.5 Réseau de vélos en libre-service « La Côte »	23
1.6 Plans de mobilité de site et d'entreprises	25
1.7 Requalification réseaux de mobilité individuelle motorisée	
1.8 Transports de marchandises	31
1.9 Regroupement des STEP	33
1.10 Energies renouvelables	34
1.11 Biodiversité, les corridors biologiques	37
1.12 Les réseaux écologiques	39
1.13 Sensibilisation à l'environnement	41
2 LES CENTRES ORIENTATIONS 2016-2021	43
2.1 Les gares régionales	46
2.2 Coppet	48
2.3 Agglomération yonnaise	51
2.4 Gland-Vich	56
2.5 Rolle – Mont-sur-Rolle	59
3 PLAINE_PIED DU JURA ORIENTATIONS 2016-2021	62
3.1 Pôle bois, parc à grumes	64
3.2 Maison des vins de la cote	66
3.3 Filière viande _ abattoirs	67
3.4 Zones artisanales intercommunales	68
3.5 Le développement de l'axe du NStCM	70
4 ESPACE JURASSIEN ORIENTATIONS 2016-2021	74
4.1 Massif de La Dôle	75
4.2 Maison de la nature et centre nordique	76
4.3 Zoo La Garenne	77
4.4 Accessibilité touristique en transports publics	78
III. MONITORING	79
IV. LE PDRN OPERATIONNEL EN BREF	81
V. DOCUMENTATION	89
VI. TABLEAU PROJETS/COMMUNES	93

Le volet opérationnel complète le volet stratégique. Ensemble ils forment le Plan directeur régional du district de Nyon.

Le PDR opérationnel documente les projets engagés en **2014** qui s'inscrivent dans la stratégie du développement territorial régional. Les projets ne sont pas présentés dans le détail (pour chacun d'eux, des documents peuvent être consultés). Il s'agit de suivre au fil des ans leurs évolutions, les avancées réalisées et le chemin restant à parcourir.

Le Plan directeur régional s'inscrit dans un ensemble de planifications.

	<p>GRAND GENÈVE</p> <p>Engagement partenarial pour un développement équilibré du bassin de vie franco-valdo-genevois</p>	
	<p>Approuvé par le GLCT</p> <p>Orientations de développement déclinées dans le PDRN</p>	
<p>PLAN DIRECTEUR CANTONAL</p> <p>Définit le développement cantonal</p> <p>PDRN et GRAND GENÈVE inscrit dans le PDCn (fiche R15)</p>	<p>PLAN DIRECTEUR RÉGIONAL</p> <p>Volet stratégique: axes de développement pour le district</p> <p>environnement _ urbanisation _ transports</p> <p>Volet opérationnel: concrétisation de la stratégie, orientations et projets</p>	<p>PLANS DIRECTEURS COMMUNAUX</p> <p>Définit le développement communal</p> <p>Intègre les objectifs du PDRN et les projets de dimension régionale qui les concernent</p>
<p>Adopté par le Canton et la Confédération</p>	<p>Stratégie: adoptée par les Conseils communaux et généraux</p> <p>Opérationnel: approuvé par les exécutifs communaux</p> <p>Le Canton adopte les deux volets simultanément</p>	<p>Adopté par les Conseils communaux et généraux</p>
<p>Contraignant pour les autorités fédérales, cantonales, communales</p>	<p>Engage les autorités qui l'ont approuvé</p>	<p>PGA, PPA, etc. opposables aux tiers</p>

Crédits illustrations : SWISSTOPO et Etat de Vaud

I. MISE EN ŒUVRE DES PROJETS

1. ARTICULATION STRATÉGIE ET OPÉRATIONNEL

La stratégie du Plan directeur régional prévoit trois axes d'actions : l'environnement, l'urbanisation (les lieux de vie), la mobilité. Ces trois dimensions sont conjuguées en un projet de territoire qui intègre les planifications des schémas directeurs.

Le volet opérationnel documente les projets retenus d'intérêt régional et pour lesquels la région a été sollicitée car ils participent à la vision d'ensemble et au projet territorial du volet stratégique.

Ces projets s'inscrivent dans l'aménagement du territoire. Ils représentent une partie des activités du Conseil régional qui conduit par ailleurs d'autres actions liées à des politiques sectorielles.

Le PDRN exprime l'identité régionale. Il donne une vision d'ensemble non délimitée par des aires de gouvernance. Dans le volet opérationnel, les problématiques qui concernent les centres sont ainsi regroupées dans un même chapitre pour exprimer une similitude de démarches et de besoins propres au littoral. Il en va de même pour le Jura et la plaine et le pied du Jura.

Pour l'ensemble du district :

- valoriser les atouts culturels et économiques pour renforcer l'identité régionale ;
- favoriser la complémentarité des modes de déplacement et faire évoluer les comportements ;
- veiller à l'équilibre entre croissance nécessaire pour accueillir la population et maintien et renforcement des espaces agricoles et naturels ;
- fédérer les acteurs autour des objectifs opérationnels communs.

Pour les centres :

- affirmer le rôle central des villes et plus particulièrement des secteurs des gares régionales dans la structure territoriale ;
- densifier les centres et mener à bien les opérations des nouveaux quartiers stratégiques, œuvrer pour que ces quartiers deviennent des lieux de vie pour chacun en intégrant la biodiversité dans les aménagements extérieurs ;
- positionner le développement à partir des atouts socio-économiques de chaque entité.

Pour la plaine et le pied du Jura :

- renforcer les cœurs des villages, maintenir les activités et éviter le mitage du territoire, réserver des espaces en réseau dévolus à la biodiversité ;
- développer les circuits courts et valoriser les produits du terroir.

Pour le Jura :

- développer un tourisme durable en définissant des zones tampons et des zones de tranquillité pour la faune ;
- favoriser la mise en réseau de l'offre touristique et des équipements.

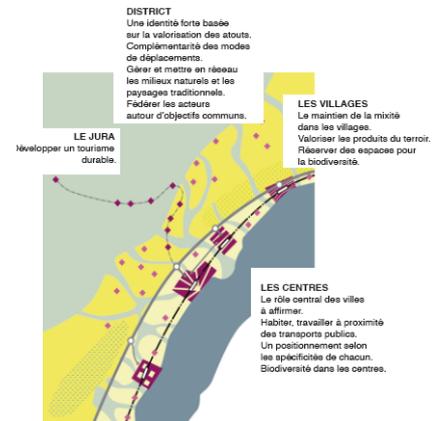
Les projets concrets qui peu à peu s'insèrent dans la trame du projet de territoire régional contribuent tous à un développement souhaité équilibré.

Chaque schéma directeur ou groupe de travail met en œuvre les projets de leur compétence avec leurs spécificités.



Le projet de territoire

Volet stratégique 2016-2030



Projets et actions engagées

Volet opérationnel 2016-2021

DISTRICT Equipements / Mesures Grand Genève / Réorganisation des transports publics et mesures d'accompagnement / Réseau de mobilité douce / Réseaux mobilité individuelle / Evolution des comportements de mobilité / Biodiversité / Energie / Assainissement / Optimisation filières / Sensibilisation à l'environnement

CENTRES Les gares régionales / Développement des nouveaux quartiers

VILLAGES Pôle bois, parc à grumes / Maisons des vins / Abattoirs / Zones artisanales / Développement des villages

ESPACE JURASSIEN Massif de La Dôle / Maison de la nature et centre nordique / Zoo de La Garenne / Accessibilité touristique en transports publics

Le volet opérationnel est mis à jour à chaque législature. Le dispositif investissement solidaire de la région nyonnaise (DISREN) destiné à permettre la mise en œuvre des projets est aussi périodiquement révisé. Ces deux documents sont coordonnés mais indépendants dans leurs processus d'approbation.

Accepter le volet opérationnel équivaut à approuver les démarches de projets mais non pas leur financement qui reste dépendant du mécanisme des investissements régionaux et des approbations communales.

De nouveaux projets peuvent survenir en cours de législature et être développés.

A chaque législature, un bilan est ainsi organisé (nouveaux projets, abandons, développements des processus, etc.) afin de réorienter le cadre d'études et d'investissement. Ce bilan comprend aussi la gestion des conséquences d'un éventuel abandon de projet en cours de route, des répercussions sur les partenaires, des solutions alternatives, etc.

L'approbation du volet opérationnel survenant à la fin de la législature 2011-2016, ce document verra sa validité prolongée pour la prochaine législature 2016-2021.

Législature	2011-2016	2016-2021	2021-2026
DISREN			
Programme législature			
PDRN_opérationnel			
PDRN_stratégie			

2. LES PROCESSUS

Pour tous les projets régionaux, un processus est mis en place :

- ✓ Un projet doit remplir certaines conditions (critères) pour s'intégrer dans les objectifs régionaux. La détermination de l'intérêt régional d'un projet réside dans sa capacité à s'insérer dans des planifications acceptées par toutes les Communes (stratégie socio-économique, PDRN, projet d'agglomération), de répondre à un besoin avéré dans le district (accueillir des habitants et des activités, développer les gares, par exemple), de proposer des projets fédérateurs (transports publics, culture, sport).
- ✓ Il est ensuite inscrit dans les programmes de législature des collectivités concernées ou dans leurs objectifs stratégiques, dans le PDR opérationnel et dans les différents programmes de financement et d'investissement.
- ✓ Les modalités de conduite de projet sont mises au point : porteur du projet, coordination, groupe de suivi politique et technique, calendrier, financement et partenariats, information, etc.
- ✓ Le financement, les objectifs, le calendrier sont précisés et ajustés selon l'avancement du projet.

- ✓ Les projets sont réalisés par les maîtres d'ouvrage : Commune, Canton, etc.

Tous les projets développés doivent être compatibles avec les législations en vigueur, notamment avec la Loi sur l'aménagement du territoire. La phase d'adaptation des documents de planification, notamment du Plan directeur cantonal, est en cours. La mise en place d'une réflexion afin d'engager des discussions et des dynamiques partenariales entre les Communes est indispensable. La Région s'organise pour cet accompagnement.



3. LES ACTEURS

Tous les projets, quel que soit le porteur, sont accompagnés par un groupe partenarial, afin de garantir les différents intérêts et besoins et de définir les devoirs et les contributions de chacun dès la conception du projet. Ainsi les groupes de suivi peuvent intégrer différents partenaires en plus des Communes et du Conseil régional, soit le Grand Genève, les différents départements du Canton, les privés, les associations, la Confédération.

Dans la conduite de projet, le rôle du Conseil régional dépend de la nature du projet : il pilote lorsque tout le district est concerné (programme transports publics, réseau cyclable, plateforme rail-route, mesures environnementales, etc.), il accompagne des projets conduits par une ou des communes, par des collectivités ou des associations, mais dont l'importance régionale est reconnue, il fait office de médiation lorsque on le sollicite pour faciliter la recherche de financements par exemple. Il n'est pas maître d'ouvrage. Quel que soit le portage, à chaque étape, le Conseil régional est informé.

Des intercommunalités se sont créées afin de prendre en main leur développement, telles celles de l'agglomération nyonnaise (SDAN), de Terre Sainte (SDTS), du Nyon – Saint-Cergue – Morez (NStCM), de l'Ouest-rollois, d'Asse et Boiron, de Gland-Vich, de la Serine. Ces intercommunalités constituent des plates-formes de gouvernance et des relais de discussion pour certains projets, le Conseil régional y participe toujours. Certaines ont développé un projet de territoire et des chantiers à mettre en œuvre, d'autres se regroupent lorsque des besoins se manifestent sur leur territoire. Ce mécanisme doit rester souple et adaptable en fonction des réalités, des besoins et des spécificités de chaque groupe de communes. Il permet par contre dans tous les cas un relais de dialogue important.

4. LES OUTILS

En plus des financements partenariaux ordinaires, divers outils financiers et fonciers sont à disposition des porteurs de projets. Certains sont développés par le Conseil régional : le

Fonds régional d'équipement touristique (FRET), le dispositif d'investissement solidaire de la région nyonnaise (DISREN) du fonds affecté pour la réorganisation des transports publics, la Société foncière de la région nyonnaise (SOFREN). De nombreux autres outils sont mobilisables aux échelons cantonaux ou fédéraux : la Loi sur l'appui au développement économique (LADE), la Loi sur le logement (LL qui constitue avec la LADE l'outil financier de la PPDE), la Loi cantonale vaudoise sur les routes (LR), la Loi sur les transports publics (LTP), le Fonds d'infrastructures des agglomérations, le Fonds suisse du paysage, Interreg... Les principaux outils sont décrits ci-après.

Dispositif d'investissement solidaire de la région nyonnaise (DISREN)

Ce nouvel outil facilitera la réalisation des projets d'intérêt régional. La démarche porte sur la responsabilisation d'un cercle de porteur de projet qui, si ce dernier remplit les conditions requises, peut bénéficier d'un financement solidaire de la compétence du Conseil intercommunal. Les communes sont prêtes à consacrer jusqu'à l'équivalent d'un point d'impôt par année pour ce cofinancement solidaire. Ce nouveau dispositif devrait rentrer en force dès juillet 2016 pour une première période de 3,5 années.

Le fonds régional affecté pour la réorganisation des transports publics

31 fr. par habitant sur 5 ans ont été accordés par les législatifs des Communes du district pour la réalisation du programme transports publics et les mesures d'accompagnement. Ce fonds couvre aussi une phase d'expérimentation d'offres supplémentaires permettant, selon les résultats, une inscription de la prise en charge par le mécanisme TRV (transport régional voyageur Confédération-Canton-Communes). Ce premier programme devrait s'achever en 2018 ou 2019.

Acquisitions foncières : La SOFREN SA

La Société foncière de la région nyonnaise (SOFREN SA), société anonyme appartenant à Régionyon, permet d'acquérir des terrains pour des infrastructures ou des activités répondant à un réel besoin à l'échelle de la région.

Sur demande des Communes, la SOFREN SA peut intervenir lorsque des transactions foncières complexes sont nécessaires (négociations entre de nombreux propriétaires, échanges de parcelles, réaffectation de zones, etc.). Elle peut ainsi mettre à disposition des terrains pour des projets présentant un intérêt régional important : activités artisanales ou industrielles, logements à loyer abordable, développement urbain, etc.

Mode de soutien : financement direct par la SOFREN SA, qui devient propriétaire du terrain.

Fonds régional d'équipement touristique (FRET)

Le Fonds régional d'équipement touristique peut apporter une contribution financière à l'achat, à la réalisation, à la rénovation ou à la transformation d'équipements touristiques d'importance régionale. Créé en 2007, le FRET est alimenté par une partie des revenus issus de la taxe de séjour prélevée sur les nuitées touristiques.

Modes de soutien : aide à fonds perdus, prêt (avec ou sans intérêts).

La LADE comme appui de la stratégie régionale

La Loi sur l'appui au développement économique (LADE) permet au Canton de Vaud d'appuyer financièrement des projets régionaux, qu'il s'agisse d'études, de manifestations ou d'infrastructures.

La LADE est conçue comme un appui aux stratégies des associations régionales. Les demandes de soutien concernant notre district doivent ainsi être relayées par Régionyon et correspondre à ses objectifs de développement.

Modes de soutien : aide à fonds perdus, prêt/cautionnement, prise en charge partielle des intérêts, financement de mesures organisationnelles.

La loi sur le logement

Deux modifications de loi sont en cours d'examen au niveau du Grand conseil vaudois.

Objectif : inciter Communes et privés à construire davantage de logements pour la classe moyenne, et mieux préserver les logements à loyer abordable en situation de pénurie aiguë. La première mesure proposée est l'introduction dans la Loi sur le logement de la notion de logement à loyer abordable comme nouveau type de logement d'utilité publique (LUP) que l'Etat et les Communes pourront soutenir. Pour un développement effectif et rapide de nouveaux logements à loyer abordable, un projet lié de révision de la LATC est également proposé. Il encourage les communes à planifier des quotas de LUP, décourage les propriétaires de thésauriser leurs terrains constructibles (droit d'emption conventionnel), permet aux Communes et à l'Etat d'acquérir des terrains pour la construction de LUP (droit de préemption dans les districts où sévit la pénurie) et incite les investisseurs à construire (bonus de droits à bâtir pour LUP).

Fonds d'infrastructure fédéral

La Confédération suisse propose aux agglomérations suisses et transfrontalières de soutenir financièrement le développement de leurs infrastructures de transports, moyennant l'élaboration d'un projet d'agglomération. Basés sur une programmation des investissements sur quatre ans, les cofinancements obtenus sont alloués sur la base d'un projet déposé à chaque échéance : 2011-2014 Projet d'agglomération 1^{re} génération (PA1), 2015-2018 Projet d'agglomération 2^e génération (PA2), 2019-2023 Projet d'agglomération 3^e génération (PA3). A l'issue d'une analyse détaillée de la part des services de la Confédération, un taux de cofinancement est alloué pour chaque infrastructure retenue dans l'évaluation. Un accord sur les prestations est signé entre les partenaires cantonaux et fédéraux pour sceller les montants de cofinancement et les échéances de réalisation des projets. Des protocoles additionnels sont conclus entre le Canton, la Région et les Communes.

II. ORIENTATIONS ET PROJETS

1 – DISTRICT DE NYON : ORIENTATIONS 2016-2021

Les caractéristiques géographiques, le littoral, le pied du Jura et le Jura et leur diversité économique et sociale sont la base d'un développement différencié mettant en synergie les forces existantes. Une identité forte et un territoire bien organisé autour d'objectifs clairs permettent au District de Nyon de faire valoir ses intérêts au sein du Grand Genève et du Canton de Vaud.

1.1 Renforcer le positionnement dans la multipolarité de l'agglomération franco-valdo-genevoise notamment par une identité artistique moteur d'un tourisme de qualité

Une démarche de réflexion sur les équipements régionaux, sportifs, culturels, de loisirs est engagée au regard de l'existant et de possibles valorisations dans le cadre des grands projets de développement. Le positionnement culturel est un axe important de cette démarche. Les ressources (patrimoine) et les compétences (artistiques) pour créer de la valeur ajoutée et de l'innovation sont développées et mises en réseau afin de s'affirmer au sein du Grand Genève. La politique touristique lémanique vise à renforcer l'attractivité touristique de la région par la valorisation de l'offre culturelle, en s'appuyant sur les institutions phares existantes.

Projet Des équipements d'intérêt régional et suprarégional

1.2 Proposer une vision multimodale de la mobilité

La région fait partie du Grand Genève dont le projet de développement s'inscrit dans la politique fédérale des agglomérations. Des subventions aux infrastructures de mobilité transports publics et modes doux, peuvent être obtenues, dont l'octroi est conditionné par le dépôt d'un projet coordonné urbanisation-transports-environnement. Un des axes majeurs de cette coordination est de mettre en place une vision multimodale de la mobilité et des services à la mobilité, apte à faire évoluer les comportements. Une vision multimodale rassemble une somme d'actions petites ou grandes qui concourent à l'amélioration de la qualité de vie : réseaux plus fluides, qualité de l'air et niveau de bruit améliorés, diminution des accidents, du stress et promotion de la santé, préservation de l'environnement, accessibilité facilitée aux lieux de vie et de travail, etc. La région propose des actions en faveur de la multimodalité et initie une réflexion sur les différents leviers, infrastructures, exploitation, évolution des comportements, sensibilisation, pour favoriser un report modal sur les transports publics et les modes doux et un usage équilibré du réseau.

USAGERS	BESOINS	Développement durable	Offres à la source (quartiers)	Mesures dans les PPA/PQ Plan mobilité sites, entreprises
	PRATIQUES		Evolution comportements	Produits combinés Mobilités innovantes
	TENDANCES		Offres transports publics/ modes doux/	Renforcer l'offre transports publics Réseaux thématiques modes doux
			Infrastructures	Adapter le réseau Pistes cyclables
Objectifs PDRN			Domaines d'actions	Exemples d'actions

Projets Engagements et mesures du Grand Genève (Projet d'agglomération franco-valdo-genevois)

Programme de réorganisation des transports publics et mesures d'accompagnement
 Réseau cyclable régional
 Evolution des comportements : vélos en libre-service, réseau La Côte
 Evolution des comportements : plans de mobilité de sites et d'entreprises
 Requalification du réseau de mobilité individuel

1.3 Mettre en œuvre une politique environnementale ciblée sur :

Le développement de la biodiversité : Le maintien des espèces faune-flore est fondamental pour préserver des milieux naturels dynamiques, jouant leur rôle dans la chaîne de fonctionnement de la vie. Trois axes de travail sont développés : la biodiversité dans les milieux bâtis, les corridors biologiques pour le déplacement de la faune, les réseaux écologiques des milieux naturels mis en œuvre et décidés par les agriculteurs.

La promotion des énergies renouvelables : Les ressources renouvelables doivent peu à peu remplacer les énergies fossiles. Pour éviter le gaspillage ou la mauvaise utilisation de ces ressources une réflexion sur les filières, leur potentiel et leur pertinence géographique doit permettre de mieux orienter les choix.

La sensibilisation à l'environnement : Accompagner les institutions actives dans le domaine de la sensibilisation à l'environnement et coordonner certaines thématiques (accessibilité en transports publics, produits combinés, etc.) pour enrichir l'offre en faveur du grand public. Promouvoir l'échange d'expérience avec les communes en matière de thématiques environnementales.

La coordination de thématiques spécifiques : Notamment les déchets et la filière construction (transport par le rail) et l'assainissement. La Région peut aussi soutenir les Communes dans leurs démarches de protection de certains sites (par exemple site émeraude à Mies), d'inventaire de valeurs naturelles, etc.

Projets Transports de marchandises : la plate-forme rail-route régionale
 Regroupement des STEP
 Energies renouvelables : valoriser un potentiel
 Biodiversité : corridors biologiques de Vesancy-Versoix et de la Promenthouse
 Biodiversité : les réseaux agro-écologiques
 Actions de sensibilisation à l'environnement

1.4 Fédérer les acteurs autour des projets

Le passage des planifications à la mise en œuvre de projets demande une organisation souple et efficace des acteurs privés et publics. Ces démarches nécessitent de la transparence et l'ouverture du débat avec la population et la société civile afin de faire adhérer le plus grand nombre aux objectifs de développement, souvent mal acceptés.

Il s'agit d'organiser une gestion de projet dynamique et efficace pour les projets de développement des sites stratégiques des centralités et de mettre sur pied une coordination régionale de suivi du projet du Grand Genève. Un « réseau des villes » est à construire pour l'échange d'informations et d'expériences.

1.5 Engager un processus d'accompagnement opérationnel des projets

Pour répondre à la politique fédérale de préservation des espaces agricoles et à sa mise en œuvre cantonale (compensation des surfaces d'assolement), de même que pour l'application des nouvelles dispositions de la LAT, une coordination régionale et un accompagnement des communes pour le développement des projets est important. Une clarification des modalités de mise en œuvre est attendue permettant une stratégie d'accompagnement par la région.

1.1 EQUIPEMENTS D'INTÉRÊT RÉGIONAL OU SUPRARÉGIONAL

L'identité artistique, motrice d'un tourisme de qualité

B2 ESPACES ET ÉQUIPEMENTS PUBLICS ET COLLECTIFS

Promouvoir l'aménagement des espaces publics, leur mise en réseau et leur connexion avec les équipements publics

B3 PATRIMOINE CULTUREL

Encourager la préservation et l'évolution du patrimoine culturel « ordinaire » et de son contexte dans le cadre des planifications communales et intercommunales et promouvoir sa mise en réseau pour le développement d'un tourisme de proximité

Un inventaire des besoins en équipements culturels et sportifs est en cours, au regard de la croissance de la démographie et les évolutions de la composition de la population (classe d'âge, etc.).

Il s'agit de promouvoir des lieux à vocation régionale, de les intégrer dans un réseau et dans un positionnement général des équipements cohérent avec les politiques conduites par la Région. Valorisation du patrimoine, tourisme doux et vocation culturelle du district, en synergie avec les potentiels et les dynamiques existantes, constituent quelques-unes de ces orientations.

Les nouveaux quartiers sont des opportunités pour développer l'offre en équipements, car ils participent à la qualité de vie. La Région s'implique aussi pour accompagner, si nécessaire, les porteurs de projets pour les conditions cadre de l'insertion de l'équipement dans le territoire (accessibilité, etc.).

Sur le plan des équipements sportifs, des intentions sont exprimées qui doivent encore être formalisées : développement du site de Colovray, nouvel équipement à Perroy.

Du point de vue des équipements culturels, certaines démarches sont en cours, décrites ci-dessous.

Description

La création ou l'extension de lieux de création artistique répond à un besoin régional en matière de politique culturelle, principalement pour les raisons suivantes :

- ✓ Les différentes études et enquêtes ont largement démontré le besoin régional en équipements artistiques pouvant être utilisés à des fins de création et de répétition.
- ✓ L'Usine à Gaz est à ce jour l'unique lieu culturel entre Genève et Lausanne qui dispose d'une direction et d'une équipe de professionnels. La gestion professionnelle et l'occupation permanente du lieu à des fins artistiques permettent l'accueil d'artistes pour des répétitions de quelques jours (résidence) ou des contrats d'accueil pour des projets de création.
- ✓ Le théâtre de Rolle, les châteaux de Coppet et de Rolle, sont autant de lieux uniques en leur genre qui nécessiteront une valorisation pour positionner la région dans son rôle de phare des arts vivants dans l'arc lémanique.
- ✓ Le taux d'occupation actuel de l'Usine à Gaz est à son maximum.

Les conventions en cours entre des Communes comme Rolle ou Nyon avec le Conseil régional et des institutions phares (Visions du Réel, le far°, théâtre de Rolle, etc.) ont notamment pour objectif le renforcement de la capacité d'accueil de créations intramuros.

L'extension de l'Usine à Gaz permettra d'asseoir les festivals de Visions du Réel et du far° qui contribuent à la renommée de la région et à sa promotion touristique.

La valorisation de lieux de création s'intègre dans le sens du projet de loi sur la vie culturelle et la création artistique du canton de Vaud.

A terme, il s'agit de retenir des artistes et des institutions au rayonnement suprarégional dans le district, de favoriser la capacité d'innovation endogène et les collaborations au sein de l'arc lémanique (Grand Genève, Lausanne). Il s'agit également de promouvoir la gestion professionnelle des différents sites identifiés par des institutions qui sont amenées, par le biais de conventions, à travailler en réseaux et en complémentarité. Les lieux cités pourront donc être complétés par d'autres sites qui s'inséreront dans un réseau de compétences régionales.

Étapes

2014 Le Village du Réel, réalisation d'une structure d'accueil temporaire et réutilisable pour le festival Visions du Réel (projet en cours d'étude pour une réalisation en 2014).

Dès 2015 Extension de l'Usine à Gaz (construction d'une deuxième salle), projet en cours d'étude pour une réalisation à partir de 2015.

Pilotage : Communes territoriales

Partenaires : Régionyon / Service de la promotion économique (SPECo) / Service des affaires culturelles (SERAC),...

Gouvernance : Adaptée par projet

1.2 ENGAGEMENTS ET MESURES GRAND GENEVE

Coordination urbanisation/transports/environnement

A1 PAYSAGE ET ESPACES NATURELS

Promouvoir l'intégration des fonctions écologiques et structurelles du paysage et des milieux naturels

B1 DÉVELOPPEMENT DIFFÉRENCIÉ

Organiser le développement différencié (concentrer environ 75 % du développement démographique à l'horizon 2030 dans les centres, densifier les noyaux villageois et les secteurs bien desservis par les transports publics)

C1 TRANSPORTS PUBLICS

Développer un réseau de transports publics efficace, structurant l'urbanisation

C2 MOBILITÉ DOUCE

Développer un réseau de mobilité douce attractif et performant

C3 TRANSPORTS INDIVIDUELS

Maitriser les déplacements individuels motorisés à la source et au but

Le projet d'agglomération du Grand Genève est une stratégie d'aménagement du territoire qui concerne 211 communes suisses et françaises. Il s'agit principalement de propositions pour l'environnement, le fonctionnement des transports en réseau, ainsi que pour l'organisation spatiale multipolaire entre un cœur d'agglomération et cinq agglomérations régionales.

Le Grand Genève est aussi une manière de travailler ensemble au-delà des frontières, c'est une des premières agglomérations à avoir pérennisé sa gouvernance sous la forme d'une entité juridique.

Le Grand Genève est enfin une dynamique de réseaux d'acteurs importante dans les domaines de l'environnement, de la nature et du paysage, etc.

La concrétisation du projet d'agglomération se matérialise par :

1. La mise en œuvre des mesures du projet d'agglomération dans les domaines de la mobilité de l'urbanisation et de l'environnement. Le projet se matérialise par la signature d'une charte d'engagement des partenaires. Deux chartes ont ainsi été signées, en 2007 et en 2012, en suivant le calendrier quadriennal de la politique fédérale des agglomérations. Des subventions sont accordées aux mesures retenues après une évaluation de la part des services de la Confédération, un accord de prestation est à la suite signé entre les Cantons porteurs du projet d'ensemble et la Confédération. Un protocole signé par les Communes responsables des mesures, la Région et le Canton, le précède. Les accords sur les prestations et les protocoles additionnels des projets d'agglomération 1^{re} et 2^e génération ont été signés par tous les partenaires. Les collectivités s'engagent à réaliser l'entier des mesures incluant celles qui ne bénéficient pas de cofinancements et les mesures urbanisation et paysage, car elles participent à l'évaluation globale de l'intérêt et de l'efficacité du projet d'agglomération.

✓ *Projet d'agglomération 1^{re} génération 40 % de taux de subventionnement :*

18 mesures cofinancées (186 millions de cofinancement sur 465 millions) dont 2 mesures vaudoises (RC1 Genève et Vaud, pour Vaud 3,4 millions de cofinancement sur 8,7 millions et point de croisement du RER, 27,7 millions de cofinancement sur 69,4 millions).

✓ *Projet d'agglomération 2^e génération 40 % de taux de subventionnement :*

29 mesures cofinancées (204 millions de cofinancement sur 510 millions) dont 9 mesures vaudoises (35 millions de cofinancement sur 87,8 millions).

La plupart des mesures sont documentées dans les fiches qui suivent.

2. Le développement de conditions cadres pour garantir la cohérence des problématiques en transfrontalier, notamment des démarches sur les P+R, les ICFF, les grands équipements, le logement, le réseau cyclable, etc. Ces réflexions permettent à chaque entité de préciser sa démarche en intégrant la vision d'ensemble.
A propos du logement les partenaires se sont engagés dans une charte, le Plan directeur de l'habitat transfrontalier (PDHT), en parallèle du projet d'agglomération afin de concourir ensemble au rééquilibrage de la mise à disposition de logements sur le bassin de vie. Chaque année un monitoring de la question du logement est produit.
3. L'organisation de plateforme de réflexion à l'échelle territoriale de mise en œuvre. Les démarches PACA réunissent les territoires autour des axes principaux de transports pour discuter avec les collectivités locales de la mise en oeuvre du projet d'agglomération (pour le district le PACA Genève-Rolle incluant les communes françaises de la région de Divonne-les-Bains, ainsi que Versoix, Céligny, Genthod et Bellevue). La démarche Nyon-Gland pour coordonner les développements des intercommunalités Nyon-Eysins-Prangins et Gland-Vich, afin de s'assurer de la cohérence des mesures et des investissements à consentir. Ces deux intercommunalités forment ensemble, dans le Grand Genève, l'agglomération régionale Nyon-Gland.

Ci-contre :

Tableau synthétisant l'état d'avancement de la mise en œuvre des mesures d'agglomération, état décembre 2015.

Synthétiser des processus complexes, notamment certaines mesures regroupant plusieurs objets, est difficile. Il s'agit ainsi d'un tableau indiquant les processus qui sont déjà largement engagés et planifiés et ceux qui requièrent encore du temps pour leur définition.

Faisabilité	
Projet	
Réalisation	

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Projet agglomération 1re génération mesures cofinancées										
RER										
RC1 1re étape										
Mesures à la charge de l'agglomération										
RDU 1re étape										
Desserte PDL Coppet										
Collectrice Gland										
P+R Coppet Gland										
Valorisation du NStCM mesure transférée à OFT										
NStCM 1 ^{re} étape 1/4h Genolier										
Projet d'agglomération 2e génération mesures cofinancées										
Bus franchissement jonctions										
RC1 2e étape										
Rolle-Perroy modes doux										
Rolle gare plateforme										
Nyon gare passage inférieur, MD Prangins-Crans										
Nyon réseau routier TP et MD										
Nyon réseau modes doux Cossy										
Gland gare passage inférieur										
Coppet gare passage inférieur										
Mesures à la charge de l'agglomération										
RDU 2e étape										
P+R Nyon, Rolle NStCM										
Vélostations gares										
TP Divonne-Nyon										
RC1 3e étape										
Voie verte Divonne Nyon										
Mesures urbanisation										
Dév. Coppet.-Commugny	PDL Coppet en attente nouvelles conditions cadres/PDL Commugny refusé									
Dév. Nyon-Eysins-Prangins	SD du SDAN/Concept RDU/Petite-Prairie réalisation du quartier/Planification directrice en cours sur Prangins/Projet espaces publics examen préalable pour Eysins									
Dév. Gland-Vich	SD GV/démarche Nyon-Gland en cours/Nouvelle approche à organiser									
Dév. Rolle-Mont-sur-Rolle	Démarche secteur gare engagée/PQ Gare Nord-Schenk en cours/réalisation quartier prévue dès 2019									
Haltes du NStCM	Réorganisation des haltes en relation avec l'augmentation de l'offre dès 2016									
Mesures environnement										
Corridor Promenthouse	Signature du contrat prévue pour 2015, mise en œuvre pour 2016-2021									
Corridor Vesancy-Versoix	Contrat signé, mis en œuvre initiée									
Embouchure Asse et Boiron	En cours tâche de long terme									
Espaces naturels Gland-ouest	En lien avec nouvelle approche Gland-Vich									
Voie verte Cossy à Nyon	En cours tâche de long terme									
Voie verte Boiron-Asse-Promenthouse	En lien avec mise en oeuvre RDU									

1.3 PROGRAMME DE RÉORGANISATION DES TRANSPORTS PUBLICS ET MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Une vision multimodale de la mobilité



B1 DÉVELOPPEMENT DIFFÉRENCIÉ

Organiser le développement différencié (concentrer environ 75 % du développement démographique à l'horizon 2030 dans les centres, densifier les noyaux villageois et les secteurs bien desservis par les transports publics)

C1 TRANSPORTS PUBLICS

Développer un réseau de transports publics efficace, structurant l'urbanisation

Description

Depuis 2012, les lignes régionales de transports publics routiers sont réorganisées en concomitance avec la nouvelle offre CFF des quatre gares régionales : toutes les principales lignes seront desservies au minimum à la demi-heure aux heures de pointe en rabattement sur les gares. L'objectif du programme régional de réorganisation des TP est de proposer à terme une cadence à la demi-heure aux heures de pointes du matin et du soir sur les lignes de bus régionales et au quart d'heure sur la ligne du Nyon – Saint-Cergue – Morez, avec une première étape entre Nyon et Genolier dès décembre 2015.

1. Restructuration des réseaux de transports publics régionaux

Une quinzaine de lignes de bus ainsi que le NStCM sont restructurées. Quarante-six Communes du district, rejointes par Céligny (GE), Gimel, Féchy, Saint-Oyens et Bougy-Villars (district de Morges), ont validé le financement de la part régionale du programme à travers la constitution d'un fonds affecté à cette réorganisation (31 francs par habitant pendant cinq ans, les dépenses déborderont sur la prochaine législature, en raison des procédures compliquées de mise en œuvre, une réflexion sur la suite du Fonds des transports publics sera engagée dès la prochaine législature). Des Communes françaises (Grilly, Sauvigny, Gex, Divonne-les-Bains, ainsi que la Communauté de communes du Pays de Gex) sont également associées à la réalisation de la ligne transfrontalière Gex-Divonne-Coppet et aux discussions pour le prolongement sur France de la ligne 813. Une ligne Gex-Divonne-Nyon est aussi à l'étude.

Une coordination est établie avec la réorganisation des réseaux urbains de Nyon, de Gland et de Rolle, mise en œuvre par les Communes en concomitance.

L'information aux voyageurs doit aussi être améliorée, il s'agit d'un objectif pour les partenaires.

2008	Lancement de l'étude pour la réorganisation des lignes de bus régionales.
2010-2012	Entre septembre 2010 et mai 2012, adoption par les législatifs des Communes du programme de réorganisation des transports publics sur cinq ans (31 francs par habitant sur cinq ans).
Déc. 2012	Mise en exploitation de la première phase de réorganisation des transports publics régionaux, dont la ligne transfrontalière TPN 10.814 Gex-Divonne-Coppet. Mise en œuvre des réseaux urbains de Gland et de Rolle.
Déc. 2013	Mise en exploitation de la deuxième phase de réorganisation des transports publics régionaux (amélioration de l'offre). Amélioration progressive de la nouvelle offre (financée par le fonds TP du Conseil régional et par le Canton) permettant, selon les résultats de fréquentation obtenus, une inscription de la prise en charge des déficits dans le programme de financement ordinaire TRV (trafic régional voyageur) cofinancé par la Confédération, le Canton et les Communes.

- Déc. 2014** Mise en œuvre du réseau urbain de Nyon-Prangins.
 ✓ Mise en place du système de détection des bus aux carrefours à feux pour une meilleure priorisation des bus aussi bien en ville de Nyon qu'au niveau régional.
- 2012-2020** Réalisation par étapes de plus de 150 mesures d'aménagement permettant d'optimiser le système, comprenant entre autres l'amélioration des traversées des jonctions autoroutières de Coppet (2015-2016), Gland et Rolle (2016-2021) (mesure du Grand Genève).

-
- Déc. 2015** Mise en service 1^{re} étape de desserte au quart d'heure du NStCM jusqu'à Genolier (2^e étape jusqu'à Saint-Cergue : calendrier et faisabilité à préciser).
 ✓ Feuille de route pour développer par étapes les liaisons transfrontalières Gex-Divonne-Nyon et la desserte de Chavannes-centre.
- Dès 2016** Elaboration d'une vision du développement des TP à l'horizon 2030, intégré dans une approche mobilités 2030 pour le district en accord avec le Grand Genève et le Canton de Vaud.

2. Mesures d'accompagnement par bassin versant

Afin d'optimiser le report modal vers les transports publics, il s'agit :

- d'assurer une accessibilité multimodale aux arrêts de transports publics et aux gares, ainsi que de valoriser les arrêts de bus dans l'espace public dans un objectif global de lisibilité (équipement des arrêts, création de servitudes de passage, de passages piétons, de rampes pour personnes à mobilité réduite, etc.) ;
- d'élaborer une politique de stationnement (P+Rail, P+Relais et Bike+Rail) qui définira le nombre de places et les modalités d'utilisation (prix, abonnement combiné, type de client accepté, etc.). Une approche foncière et financière accompagnera la stratégie.

- 2014** Consolidation de la démarche sur le stationnement, production d'une stratégie de discussion avec les Communes, coordination avec le Grand Genève (étude P+R niveau agglomération).
 ✓ Mise en service d'un P+R Gravette sur la route de Signy à Nyon.

-
- 2015-2016** Etablissement d'un accord partenarial pour la mise en œuvre par étapes de : P+Rail dans les gares, P+R dans les sites clés et le long du NStCM et mise en place d'une coordination avec les politiques de stationnement des communes clés (notamment les communes des gares régionales).
 ✓ Coordination avec Grand Genève : étude et propositions pour une mise en oeuvre P+R rive droite (district de Nyon, Genève, pays de Gex).
 ✓ Mise en service P+R de Petite-Prairie et Colovray à Nyon.
 ✓ Réaménagement de la plateforme de la gare et du quartier « Gare nord-Schenk » comprenant un P+R (montage financier en cours).
 ✓ Feuille de route P+R aux gares du NStCM, notamment à l'Asse (1^{re} étape 50 places, démarche foncière et financière en cours).
 ✓ Elaboration d'un cahier de recommandations d'aménagement et d'accessibilité des arrêts à l'adresse des Communes et accompagnement sur demande de certains projets.
- 2016-2021** Réalisation P+R de Rolle, NStCM 1^{re} phase dont l'Asse.

Pilotage : Conseil régional

Partenaires : Canton / Communes pour la mise en œuvre des mesures d'aménagement / Communes françaises / transporteurs.

Gouvernance : CODIR avec l'avis du COPIL transports publics (Communes / Région / Canton) pour la réorganisation des TP, COPIL bassins versants (Communes / Région) pour les mesures d'accompagnement et les coordinations nécessaires.

Monitoring : Statistiques de fréquentation, Rapport intermédiaire annuel de mise en œuvre du programme (2014).

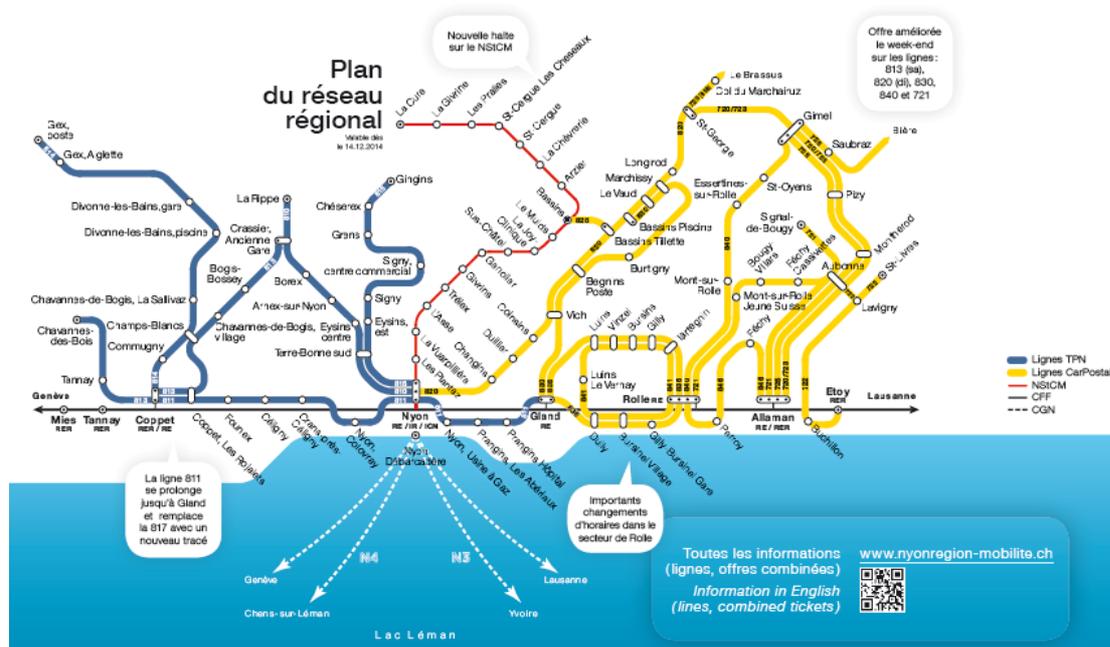
Financement : Le fonds transports publics se monte à 13,5 millions de francs et a pour objectif de financer des mesures d'infrastructures (études et réalisation), des expérimentations de courses supplémentaires et des mesures d'accompagnement (P+R, accessibilité aux arrêts).

	Total mio	Tiers	Région	Grand Genève CH		
Programme transports publics (bus)	34,6	40,1	13,5	12-5	9,4 **	2015-2018
NStCM 1 ^{re} étape (crédit cadre)	13			12-3	OFT	2015-2018
NStCM 2 ^e étape	7				OFT	
P+R gare Rolle	8	Montage à finaliser		12-11	Agglo	2015-2018
P+R NStCM phase 1	1,5	Montage à finaliser		12-11	Agglo	2015-2018

En bleu : projets dont le financement est acquis En vert : projets prévus pour un financement 2016-2021

** En déduction proportionnellement sur les montants de chaque partenaire financeur, mesure spécifique pour la priorisation des bus, notamment pour le franchissement des jonctions A1.

Au 31 décembre 2014, le fonds TP régional a été engagé à hauteur de 65.73%, le détail figure dans le rapport intermédiaire (www.regionyon.ch)



Réseau des transports publics en 2015 Bleu : TPN Rouge : NStCM Jaune : Carpostal

1.4 RÉSEAU CYCLABLE RÉGIONAL

Une vision multimodale de la mobilité

C2 MOBILITÉ DOUCE

Développer un réseau de mobilité douce attractif et performant

Selon le Microrecensement mobilité et transports (MRT) de la Confédération, la distance parcourue en moyenne par personne et par jour, à pied ou à vélo, stagne à 2,8 km depuis 2005. Toutefois, les modes doux jouent un rôle prépondérant dans la chaîne de déplacements, notamment en complémentarité avec les transports publics. Afin d'exploiter leur potentiel de progression important, il s'agit de se donner les moyens de construire un réseau efficace et sûr et de promouvoir son usage.

Une logique de réseau multiusage

Environ 40 % des déplacements s'effectuent pour des motifs de loisirs selon le MRT de 2010. Cet indicateur met en évidence la nécessité de ne pas privilégier une seule catégorie d'utilisateurs (travailleurs, scolaire,...), mais bien de promouvoir l'usage du vélo et de la marche à pied pour tous les types de trajet (travail, loisirs, achats, accès aux écoles, etc.) et de rechercher des solutions de report modal innovantes adaptées. La thématique du cheminement riverain du lac (Plan directeur des rives du lac), la coordination avec les réseaux figurant dans l'inventaire cantonal des chemins de randonnée pédestre, sont notamment à intégrer dans une vision d'ensemble de la mobilité douce.

L'accroissement de l'usage de la mobilité douce doit ainsi être soutenu par la mise à disposition d'un réseau cyclable et piétonnier sûr, performant et continu, d'une part pour les loisirs et d'autre part pour les trajets quotidiens (domicile-travail, domicile-gare, etc.).

Le succès du projet de vélos en libre-service et des plans de mobilité d'entreprises est aussi en partie dépendant du développement d'un réseau qui permette de se déplacer facilement et sans risque. La Région promeut dans un premier temps une approche destinée à développer l'usage du vélo.

Description

Le plan du réseau cyclable du volet stratégique est mis en œuvre selon trois axes :

1. Volet réseau et jalonnement

- ✓ faire un état des lieux de l'existant (infrastructures, stationnement, signalétique) ;
- ✓ sur la base du réseau figurant dans le volet stratégique proposer une structuration en complémentarité à l'offre transports publics ;
- ✓ améliorer la lisibilité du réseau cyclable ;
- ✓ identifier, chiffrer et prioriser les mesures d'amélioration par étapes ;
- ✓ coordonner avec les Communes la densification et la réalisation du réseau sur leur territoire.

2. Volet sensibilisation/communication

- ✓ créer un réseau d'acteurs pour renforcer la concertation régionale sur la mobilité douce ;
- ✓ renforcer la communication régionale sur la mobilité et la coordination des actions de sensibilisation avec les partenaires ;
- ✓ créer une dynamique positive en faveur de l'usage du vélo ;

3. Volet financement et marketing

- ✓ garantir la faisabilité financière des propositions avec une mise en œuvre par étapes ;
- ✓ identifier les sources de financement éventuelles ;
- ✓ développer des conditions cadres pour des partenariats de marketing public-privé pour la sensibilisation à l'usage du vélo (produits combinés).

Réalisations

Dans le projet du Grand Genève de 2^e génération plusieurs mesures concernant les réseaux modes doux sont cofinancées par la Confédération. Ces mesures (accessibilité aux gares) participent à la construction du réseau régional, car elles permettent de raccorder des réseaux, de franchir des obstacles. Elles figurent dans les fiches des centres, car elles participent au développement de la multimodalité autour des gares et des cœurs de centralités.

2008-2010 Concept mobilité douce du SDAN chantier 3 et des schémas directeurs de Terre Sainte, Nyon – Saint-Cergue – Morez et des lignes directrices Asse et Boiron et Ovest-rollois.

2014 ✓ Plan réseau mobilité douce, stratégie du plan directeur régional
Schéma cyclable du Grand Genève.

2015 Mise en œuvre du réseau de mobilité douce régional issu du PDRN stratégique, priorités et programme d'actions.

- ✓ Mise sur pied d'un groupe de travail mixte, Communes, associations, Région, Cantons.

2016-2021 Réalisation de la 1^e phase des mesures (y compris les mesures Grand Genève déjà engagées).

Pilotage : Conseil régional

Coordination : Communes territoriales / Canton de Vaud / Grand Genève

1.5 RÉSEAU DE VÉLOS EN LIBRE SERVICE « LA CÔTE »

Une vision multimodale de la mobilité

C2 MOBILITÉ DOUCE

Développer un réseau de mobilité douce attractif et performant

C5 PROMOTION, SENSIBILISATION, COMPORTEMENTS

Instaurer des services de mobilité et de promotion afin d'accompagner l'évolution des habitudes et des comportements de la population

Description

Le réseau de vélos en libre-service « La Côte » réunit des partenaires publics et privés qui investissent et contribuent à l'exploitation de stations à des fins d'utilité publique. Ces vélos profitent aux collaborateurs des entreprises partenaires et aux habitants, aussi pour les loisirs et le tourisme.

Le réseau a été inauguré en juin 2011 avec 12 stations et 130 vélos, dont 50 % de vélos électriques, répartis entre Nyon, Gland, Eysins et Prangins. Une 13^e station a été installée à Divonne en juillet 2012.

La part des entreprises est de 50 % dans le financement des stations du réseau et de 70 % dans la gestion et l'exploitation du réseau.

La maintenance et le rééquilibrage des stations du réseau La Côte sont assurés par l'association Pro-Jet, qui œuvre pour la réinsertion et l'orientation professionnelles de jeunes adultes en transition vers la formation ou l'emploi.

2011	Inauguration du réseau des 12 stations.
2012	Inauguration de la 13 ^{ème} station à Divonne et gestion du problème douanier du rééquilibrage des stations françaises.
	✓ Obtention du prix du développement durable du Canton de Genève.
2014	Renouvellement de la convention entre les partenaires.
	✓ Mise en place d'offre combinée avec Nyon région tourisme.
<hr/>	
2015-2016	Développement du réseau : Communes de Rolle et environs, de Coppet (préavis communal accepté fin 2012) et de Terre Sainte (préavis communal accepté en 2012 et 2014), de Nyon aux sites de Colovray, Gravette et Vuarpillière.
2016-2021	Développement des itinéraires de vélos, réalisation 1 ^{re} phase de la mise en œuvre du réseau cyclable régional.
2017.....	Extension du réseau aux frontières du district, renforcement du nombre de stations dans les communes pionnières en relation aux nouveaux projets et au renforcement des activités industrielles et tertiaires par exemple (Vuarpillière, Etraz, RDU.....).

Pilotage : Conseil régional et Communes territoriales.

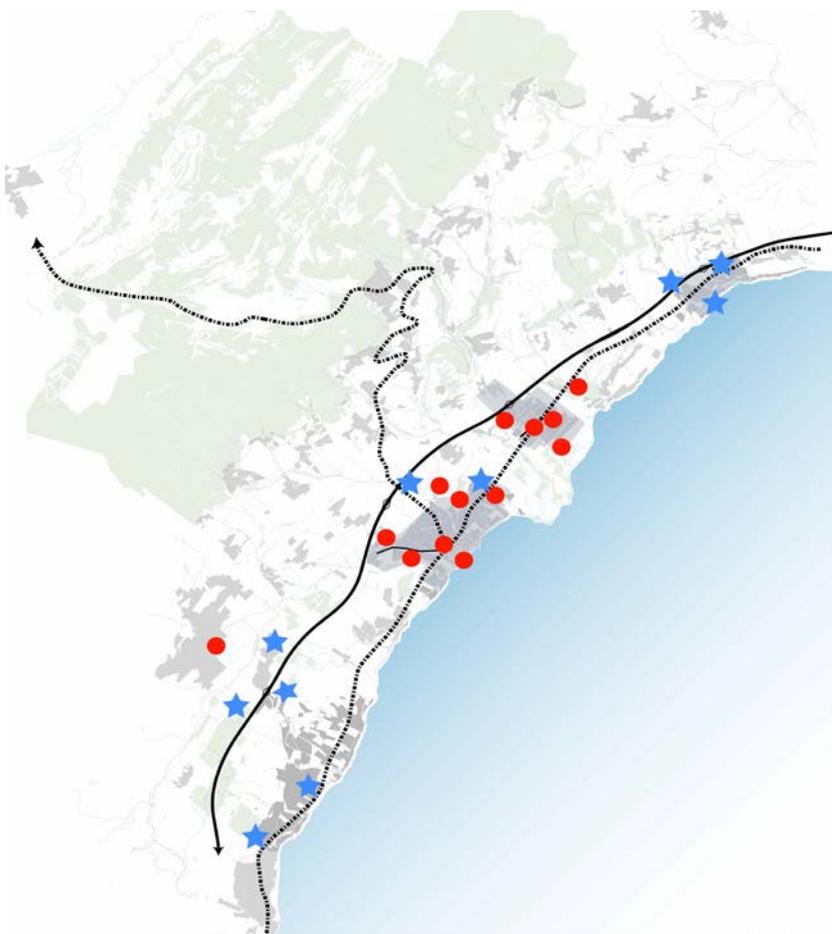
Partenaires : Entreprises du district (réalisation et achat des stations), PubliBike SA – anciennement Velopass (CarPostal), Pro-Jet.

Gouvernance : Une convention lie sous forme de COPIL, le Conseil régional, les Communes, les entreprises copropriétaires des stations et le transporteur. Deux séances par an (validation des budgets, des comptes, etc.).

Monitoring : Statistique annuelle : En 2012 le réseau a comptabilisé 450 abonnés et 23'000 transactions (transaction = prélèvement, trajet et dépose du vélo). En 2013 plus de 30'000 transactions (environ 30 % de plus par rapport à 2012) et 632 abonnés PubliBike pour le

réseau La Côte. En 2014 le nombre d'abonnés est stable, la vente de carte journalière a augmenté de près de 50 %. Le réseau La Côte est parmi les plus fréquentés de Suisse. Il représente le 20 % des transactions par rapport au total des transactions chez PubliBike.

Financement : Coût total 1,7 mio / privés 1,2 mio / Communes 0,25 mio / Région 0.25 mio.



Cercles rouges stations vélos en libre-service actuelles
Etoiles bleues stations projetées

1.6 PLANS DE MOBILITÉ DE SITE ET D'ENTREPRISES

Une vision multimodale de la mobilité

C2 MOBILITÉ DOUCE

Développer un réseau de mobilité douce attractif et performant

C5 PROMOTION, SENSIBILISATION, COMPORTEMENTS

Instaurer des services de mobilité et de promotion afin d'accompagner l'évolution des habitudes et des comportements de la population

Description

Par une politique appropriée, les entreprises peuvent contribuer à limiter les effets négatifs des flux pendulaires. Les axes d'actions qu'elles peuvent entreprendre de manière concertée par site et par entreprise concernent :

- la promotion d'une mobilité multimodale par des actions de sensibilisation ;
- une meilleure utilisation des places de stationnement et des infrastructures à disposition ;
- une meilleure accessibilité au site par les transports collectifs ;
- la mise à disposition de services collectifs de mobilité (voiture et vélos en libre-service) sur le site ou à proximité de ce dernier ;
- la promotion de services aux collaborateurs, crèches, covoiturage, restaurants, etc.

Le soutien des autorités est important pour faire aboutir certaines mesures, par exemple l'extension, financée par les entreprises, d'une ligne de bus jusqu'au site ou l'implantation d'une crèche en partenariat public/privé.

Plan de mobilité de sites

Business Park Terre Bonne (Eysins) : Le Business Park Terre Bonne à Eysins a une capacité d'accueil de quelque 2'000 employés et environ 700 places de stationnement au terme des différentes réalisations. Dans le cadre d'une démarche pilote, les entreprises du site, la Commune d'Eysins, le Conseil régional et le Canton de Vaud se sont associés pour élaborer un plan de mobilité de site et un plan de mobilité décliné par entreprise. Une charte a été signée par dix entreprises, par laquelle elles s'engagent à inciter leurs collaborateurs/trices à réduire le recours à la voiture individuelle.

Vuarpillière (2014-2015) (Nyon) : Une démarche est engagée sur ce site, conduite par Nyon en partenariat avec la Région et le Canton. Le plan de mobilité interentreprises comptabilise plus de 600 collaborateurs.

A-One Business Center (Rolle) : Une démarche a également été initiée à l'A-One Business Center, en collaboration avec la Commune, la Région et le Canton.

Plan de mobilité d'entreprises

L'entreprise Novartis (Prangins) : A la demande de la Municipalité de Prangins et en concertation avec différents partenaires, l'entreprise Novartis a entamé une démarche de plan de mobilité de site qui sera mise en œuvre à partir de 2014-2015. Le pilotage est du ressort de la municipalité de Prangins en collaboration avec les différents partenaires régionaux et cantonaux.

Groupe hospitalier de l'ouest lémanique (GHOL) : Un plan de mobilité est mis en place pour Nyon et Rolle.

Les administrations publiques : A Nyon un plan de mobilité est mis en place pour l'administration.

En lien avec l'extension prévue du réseau de vélos en libre-service en Terre Sainte, des réflexions entre l'École internationale de Founex et le centre commercial Manor à Chavannes-de-Bogis sont en cours. L'entreprise Swissquote et la clinique La Lignière ont aussi engagé une démarche.

L'accompagnement de la mise en place de plans de mobilité de sites ou d'entreprises requiert une gestion quotidienne des relations avec les acteurs en amont, nécessitant coordination et séances de travail, et en aval pour assurer un suivi sur le site (déménagement des entreprises, changement de collaborateurs, etc.)

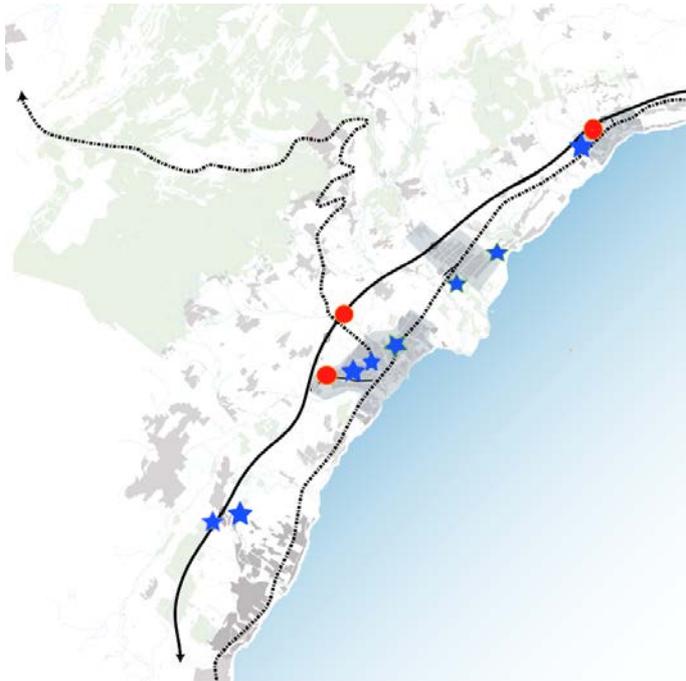
- 2012** Signature de la Charte de Terre Bonne.
2014-2015 Mise en œuvre du plan « Novartis ».
 ✓ Régionyon collabore avec Mobilidée et l'association Pro-Jet pour la mise en place d'un projet pilote à Terre Bonne qui consiste en un guichet d'information, d'accompagnement et de services à la mobilité pour les collaborateurs du site.
-
- 2016.....** Consolidation des démarches pour les sites et entreprises de Rolle, de Gland et de Terre Sainte et renforcement de la synergie avec la gouvernance du réseau de vélos en libre-service.
-

Pilotage : Conseil régional / Communes hôtes.

Partenaires : Entreprises / Canton.

Gouvernance : Charte qui lie les partenaires publics et privés.

Monitoring : Communes, Région, Canton avec l'appui d'un guichet mobilité, identification d'un pourcentage de transfert modal généré par les plans de mobilité et d'un outil de monitoring.



Cercles rouges : sites de plans de mobilité de sites

Etoiles bleues : sites de plans de mobilité d'entreprises, réalisés et en projet

1.7 REQUALIFICATION RÉSEAUX DE MOBILITÉ INDIVIDUELLE MOTORISÉE (TIM)

Une vision multimodale de la mobilité

C2 MOBILITÉ DOUCE

Développer un réseau de mobilité douce attractif et performant

C3 TRANSPORTS INDIVIDUELS

Maîtriser les déplacements individuels motorisés à la source et au but

L'accessibilité automobile doit être gérée en accompagnement des efforts que font désormais toutes les collectivités pour un report modal sur les transports publics et les modes doux. De plus certaines communes souffrent du trafic de transit et cela pèse sur la qualité de vie. Il s'agit ainsi de promouvoir la concentration du trafic sur les axes principaux et en parallèle de développer les transports publics et les modes doux afin de libérer les rues et les espaces publics de proximité des nuisances et de l'insécurité.

Parallèlement, une réflexion sur la thématique du stationnement (à la source dans les quartiers, à destination dans les entreprises, etc.) doit être engagée, levier important pour la maîtrise des déplacements motorisés.

Selon une logique de gradation des usages, le réseau autoroutier est renforcé dans sa capacité d'accessibilité pour les transports individuels. En accompagnement, les réseaux structurants sont adaptés afin de faciliter les usages de tous les modes de déplacements et de lever les points d'insécurité. L'accessibilité aux quartiers peut ainsi privilégier une approche « espaces publics ».

1. Le réseau suprarégional

La sécurisation et l'augmentation de la capacité de l'autoroute fait partie du programme de suppression des goulets d'étranglement conduite par l'Office fédéral des routes. En concomitance, une collaboration entre Commune, Canton, Confédération a permis d'étudier des projets pour l'adaptation des jonctions autoroutières aux différents horizons.

La suppression du goulet d'étranglement de l'autoroute A1 entre le Vengeron et Coppet par l'ajout d'une voie de circulation supplémentaire dans chaque sens fait partie du module 2 (horizon 2030) de l'Office fédéral des routes. Les projets du module 2 disposent d'un financement qui devra être libéré par les Chambres fédérales le moment venu. La suppression du goulet d'étranglement de l'autoroute A1 entre Coppet et Nyon fait partie du module 3 (horizon 2030-2040). Le financement n'est actuellement pas assuré et dépendra de l'acceptation du fonds fédéral pour les routes et le trafic d'agglomération (FORTA), qui devrait être soumis en votation populaire en 2017. L'OFROU a néanmoins engagé fin 2014 l'étude du projet général sur l'ensemble des deux tronçons de manière à se réserver la possibilité de le réaliser en une seule étape si le financement était obtenu dans l'intervalle. Cela permettrait d'éviter la réalisation d'aménagements transitoires à la jonction de Coppet. Une étude conjointe du Canton de Genève et de la Communauté de communes du Pays de Gex propose de renforcer le dispositif A1 avec une jonction supplémentaire à Versoix raccordée à la route de Sauvigny afin de mieux répartir les flux empruntant l'autoroute. Le canton de Genève porte aussi la volonté de construire une traversée du lac. Ce projet doit désormais se discuter en transfrontalier. Ces études sont en cours d'évaluation par l'OFROU et nécessitent la mise sur pied de groupes partenariaux.

Les jonctions A1

Coppet 2015 : Les accès au franchissement de la jonction A1 à Coppet pour les transports publics et son fonctionnement pour les TIM sont améliorés. Le Canton pilote la réalisation des travaux auxquels les communes et le Conseil régional participent financièrement.

Une deuxième étape d'améliorations est prévue à l'horizon 2030 en relation avec la suppression du goulet d'étranglement. L'ampleur de ces adaptations dépendra du traitement du goulet d'étranglement en une seule étape (Le Vengeron-Coppet-Nyon) ou en deux étapes distinctes (Le Vengeron-Coppet puis Coppet-Nyon).

Nyon 1^{re} étape horizon 2020 : Une augmentation de la capacité de la jonction par l'allongement des présélections (étude SDAN puis OFROU) permettra d'absorber l'augmentation de trafic jusqu'en 2030 environ. Une adaptation de la route Blanche entre la jonction et l'entrée de Nyon est nécessaire (2 voies en descente).

Nyon 2^e étape horizon 2030 : En relation avec la suppression du goulet d'étranglement, l'étude OFROU a précisé les aménagements à cette échéance, soit un semi-trèfle en sortie avec démolition et reconstruction complète du pont. Il s'agit d'accueillir la troisième voie autoroutière dans chaque sens côté Genève ; une adaptation supplémentaire de la Route Blanche entre la jonction et l'entrée de Nyon est nécessaire (au final 2x2 voies sur ce tronçon).

Gland 1^{re} étape horizon 2020 : Franchissement pour les TP et amélioration de la fluidité, conclusions de l'étude reprises par l'OFROU avec démonstration de l'interrelation de fonctionnement avec la jonction A1 Nyon.

Gland 2^e étape : Eclatement de la jonction, horizon et mesure à préciser.

Rolle 2020 : L'opportunité du projet de relocalisation-rationalisation de l'entreprise Schenk sur le site de la gare de Rolle a permis une étude globale avec tous les partenaires et l'OFROU, qui comprend le déplacement de la bretelle autoroutière en entrée direction Lausanne, l'amélioration du franchissement pour les TP et la suppression des problèmes de sécurité. Le projet est viable pour le long terme.

2014 Avant-projet Nyon 2020 et 2030 et projet définitif et financement pour Coppet.

2015 Réalisation Coppet.

✓ Projet et convention partenariale Nyon 2020, Gland 2020 et Rolle.

2016-2021 Réalisation Nyon 2020, Rolle 2020, Gland 2020.

Pilotage : Office fédéral des routes

Partenaires : Canton / Conseil régional / Communes

Financement

	Total mio	VD	Communes	Région
Coppet 2015	6,2	4,8	0,66	0,65
Rolle 2020	6,6	Intégré dans le Fonds transports publics		
Gland 2020	4,4	Intégré dans le Fonds transports publics		
Nyon 2020	4,7	Montage à formaliser		

En bleu : projets dont le financement est acquis En vert : projets prévus pour un financement 2016-2021

2. Le réseau structurant

La requalification et/ou le réaménagement du réseau structurant permet un meilleur équilibre des usages de la route entre transports individuels, transports publics (amélioration significative de la tenue de l'horaire) et mobilité douce, et l'augmentation de la sécurité pour tous les modes de déplacement. Les projets de la Route Blanche et de la RC1 s'insèrent dans ce contexte. Pour la RC1, la qualité des espaces traversés, cœurs de village, paysage lacustre, requiert une approche paysagère en complément de l'ingénierie routière.

Requalification de la Route Suisse RC1 : voir ci-après développement

Route Blanche : Réalisation horizon 2016 (pour la voie bus et sécurisation des carrefours), projet coordonné avec mesures jonction Nyon horizon 2020.

Nyon-Gland : Une approche coordonnée des infrastructures structurantes et du développement urbain est en cours (voir centres).

3. Réseau « urbain »

Le développement urbain demande une accessibilité nouvelle pour les quartiers futurs qui implique d'intégrer la nouvelle voirie dans un projet d'espaces publics (voir fiches des centres, route de distribution urbaine de Eysins-Nyon-Prangins, collectrice de Gland, etc.). Les requalifications d'axe sont aussi des opportunités de proposer une amélioration du paysage urbain.

L'intégration dans une hiérarchie claire du réseau permet de proposer des concepts de partage de voirie et paysagers adaptés à la typologie, par exemple la coordination entre la future RDU et la médiane, desserte pour l'une, voie transports publics et cyclable pour l'autre. Il s'agit toutefois de promouvoir les déplacements doux au cœur des localités.

PROJET ROUTE SUISSE RC1

1^{re} ÉTAPE DE MIES À FOUNEX sans la traversée de Coppet

Dans une approche de la mobilité intégrant les différents modes de transports, le développement du rail et des infrastructures autoroutières à moyen terme, la route Suisse acquiert progressivement un nouveau rôle. Il est possible d'envisager une meilleure cohabitation des usages entre mobilités motorisée et douce, favorisant ainsi la sécurité des déplacements et atténuant l'effet coupure de cet axe. Dans cette perspective, les autorités communales de Mies, Tannay, Coppet et Founex se sont regroupées en 2003 sous l'impulsion du Conseil régional et en collaboration avec l'Etat de Vaud afin de développer un concept directeur d'aménagement de la route Suisse. Le projet, ainsi que celui de la partie genevoise à Versoix, bénéficie du soutien financier de la Confédération dans le cadre du Grand Genève.

Les travaux entre Mies et Founex sont prévus par étapes à partir de 2016.

Ce projet s'insère dans une approche globale de réaménagement globale de la route Suisse (notamment dans le district de Morges), qui est un axe important de découverte du paysage lacustre lémanique, et qui mérite à ce titre une approche de valorisation de ses usages et de son paysage.

2^e étape de FOUNEX à PERROY, y compris la traversée de Coppet

La deuxième étape, ainsi que le tronçon genevois Bellevue-Genthod, fait partie des mesures du projet d'agglomération du Grand Genève de 2^e génération 2015-2018, qui bénéficient d'un soutien financier. Une approche intégrant les coups partis (traversée de Rolle, accès à Dully, expérimentation de modération du trafic en traversée de Coppet, secteur Colovray à Nyon, etc.) proposera un programme de réalisation par étapes mettant en évidence les sites prioritaires d'intervention. Une inscription au projet d'agglomération de 3^e génération a été annoncée sans cofinancement pour l'instant, pour poursuivre la mise en œuvre. Il ne s'agit pas de promouvoir une requalification complète du tronçon mais bien de proposer des actions là où le besoin se fait sentir, valorisation du paysage, amélioration de la sécurité, continuité des liaisons modes doux, traversées piétonnes, etc.

2005 Concept d'aménagement de la RC1 de Mies à Founex.

2013-2014 Avant-projet définitif pour la 1^{re} étape, conventions de financement (Communes / Confédération / Canton / Région).

- 2015** Projet définitif pour la 1^{re} étape.
 ✓ Faisabilité pour la 2^e étape.
2016-2018 Réalisation de la 1^{re} étape.
Dès 2018 Réalisation de la 2^e étape par tronçons.

Pilotage : 1^{re} étape : Régionyon (étude de faisabilité), Service des routes VD (réalisation).
 2^e étape : Régionyon (faisabilité), à construire en fonction des sections pour la réalisation.

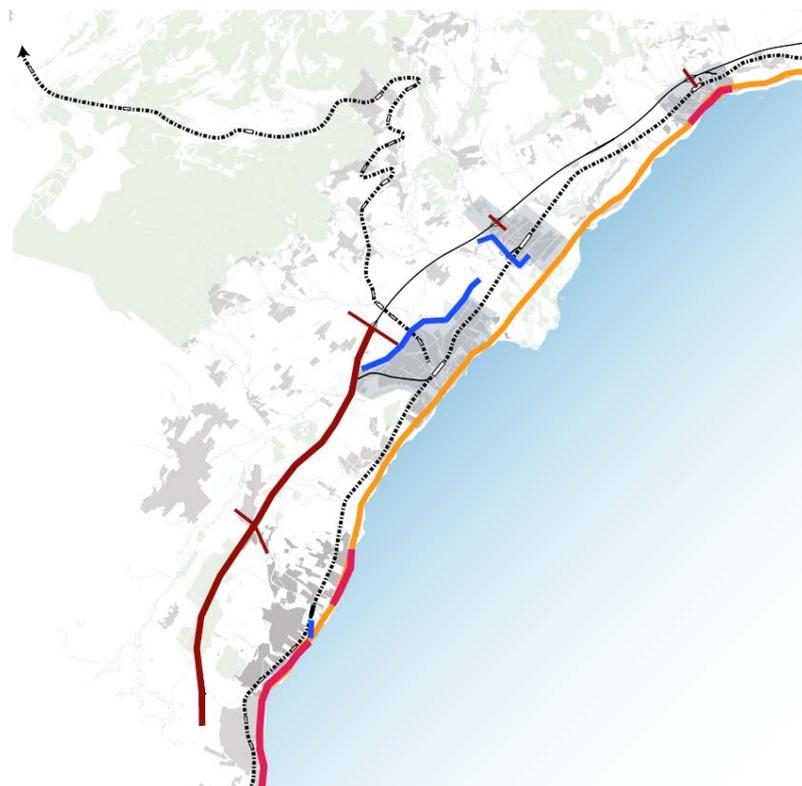
Partenaires : Communes territoriales / Grand Genève / Canton.

Gouvernance : COFIL ad hoc pour la 1^{re} étape, COFIL SDAN pour le tronçon Crans-Prangins, COFIL Terre Sainte pour la traversée de Coppet.

Financement

	Total mio	VD	Communes	Région	Grand Genève CH		
RC1 1 ^{re} étape	27,7	17,6	5,3	1,3	3,5	12-15	2011-2014
RC1 2 ^e étape GE+VD	13,92*	Réalisation par étapes			5,57	12-16	2015-2018

En vert : projets prévus pour un financement 2016-2021 *Montant annoncé dans le projet d'agglomération



Brun : le réseau suprarégional, la suppression des goulets d'étranglement de l'A1 et l'amélioration des jonctions

Orange : le réseau structurant RC1

Rouge : la 1^{ère} étape et la traversée de Rolle réalisée

Bleu : le réseau « urbain »

1.8 TRANSPORTS DE MARCHANDISES : LA PLATE-FORME RAIL / ROUTE RÉGIONALE

Environnement : minimiser les nuisances

A4 REJETS ET NUISANCES

Minimiser, maîtriser et gérer les rejets et nuisances issus des activités humaines de manière irréprochable afin de limiter leurs impacts sur l'environnement et le cadre de vie

B4 ACTIVITÉS SOCIO-ÉCONOMIQUES

Positionner le développement et consolider un tissu socio-économique diversifié et créatif pour l'entier du district

Description

Un territoire de près de 100'000 habitants induit de nombreuses activités économiques et sociales. Cette dynamique engendre de nombreux flux de différentes natures : transport de marchandises, approvisionnement et désapprovisionnement des villages et centres urbains. Qu'il s'agisse de matériaux pour la construction ou de l'évacuation des différents sous-produits, déchets de matériaux d'excavation et de démolition, ces activités génératrices de nombreux déplacements induisent des nuisances qu'il faut maîtriser. Certaines activités se déploient parfois dans des lieux qui ne sont pas toujours appropriés.

L'objectif général vise à identifier et à mettre en place les conditions cadres adéquates pour le déroulement de ces fonctions d'approvisionnement et de désapprovisionnement. Il s'agit d'inscrire ces activités dans des conditions écologiques et économiques acceptables.

Un premier pas a été opéré avec le soutien de la mise en place du transport de gravier du pied du Jura par le rail (BAM) afin de l'acheminer à Gland (la Ballastière), réduisant le trafic d'environ 10'000 camions annuellement dans un secteur urbain sensible. Régionyon a cautionné le prêt LADE consenti par l'Etat de Vaud dans cette opération à un consortium d'entrepreneurs.

Une seconde action sur le site de Gland est coordonnée par la Région en partenariat avec la Commune. La Société foncière de la région yonnoise (SOFREN) a été mandatée, ce qui a permis de mettre en place une plate-forme de chargement des déchets de la région vers TRIDEL (SADEC). La mise en place de cette opération libérera un secteur de développement urbain proche de la gare de Gland (La Combaz, 1'300 habitants/emplois) et permettra de rationaliser les activités industrielles dans un lieu plus éloigné des secteurs habités (transfert de la déchetterie communale et de la station de concassage autour de cette plate-forme).

L'objectif à long terme est de pouvoir développer un site rail/route de dimension régionale qui accueillerait la plupart des activités présentes sur le site de la Ballastière et d'autres, éventuellement. Les premières recherches de sites ont été menées en 2009, débouchant sur un accord de principe des partenaires autour d'une vision à long terme validée par la délégation du Conseil d'Etat au développement territorial.

2008	Démarche prospective pour une plate-forme rail/route, identification de sites.
2009	Accord de la Délégation du Conseil d'Etat au développement territorial pour une relocalisation à long terme.
2012	Transport du gravier du Jura par le rail, cautionnement du prêt selon la Loi cantonale d'appui au développement économique (LADE).
2013	Mise en place des conditions cadres pour la plate-forme de transbordement des déchets de Gland (SADEC-Sotridec), combinée à la relocalisation de la sous-station électrique CFF à Luins, et à la réalisation du projet.

2015 Réalisation de la plateforme de transbordement des déchets.

2016-2021 Transport du gravier du Jura par le rail, réalisation.
Analyse générale de la situation du district sur le plan de l'approvisionnement/désapprovisionnement et identification de mesures.
✓ Feuille de route pour la relocalisation de la Ballastière sur les sites identifiés lors de l'étude préliminaire.

Pilotage : Pour la plate-forme régionale, Conseil régional. Pour le transport du gravier, Consortium Léman Granulats / BAM. Pour le transfert des déchets, SADEC et Conseil régional. Et pour la réorganisation et le transfert à terme du site de la Ballastière, Gland.

Coordination : Conseil régional pour l'entier des actions.

Partenaires : Communes concernées, Canton / entreprises concernées / CFF.

1.9 TRAITEMENT DES MICROPOLLUANTS/REGROUPEMENT DES STEP

Environnement : minimiser les nuisances

A4 REJETS ET NUISANCES

Minimiser, maîtriser et gérer les rejets et nuisances issus des activités humaines de manière irréprochable afin de limiter leurs impacts sur l'environnement et le cadre de vie

Description

Dans sa stratégie nationale de lutte contre les micropolluants, la Confédération prévoit la mise en place de mesures de traitement de ces substances dans l'ensemble des stations d'épuration. Des études et essais ont démontré que des technologies telles que l'ozone et le charbon actif permettent, en complément des traitements biologiques existants, d'éliminer ces substances à un coût jugé supportable pour les collectivités. Un délai d'une vingtaine d'année est proposé par la Confédération pour mettre en place ces traitements dans les STEP du pays.

Les Cantons sont chargés de planifier ces mesures. Le Canton de Vaud a engagé l'étude d'un Plan cantonal micropolluants (PCM), prévoyant comme une variante le regroupement de STEP pour limiter les coûts de mise en conformité et optimiser les installations.

Dans le district de Nyon, une approche de régionalisation des STEP de Gland (APEC et l'ensemble des communes du bassin versant), Nyon, Prangins, Gingins-Chésereux et AEB (Arnex-sur-Nyon, Eysins, Borex, Signy-Avenex, Grens) sur un seul site est à l'étude (plusieurs variantes ont été étudiées). Un deuxième périmètre est également à l'étude et concerne le secteur de Rolle, Allaman et Aubonne.

Le troisième site concerne Terre Sainte qui a procédé ces dernières années à un regroupement des STEP des communes concernées. La suppression des STEP de Coppet et de Mies a permis subsidiairement de valoriser le rivage dans une démarche de développement de la biodiversité.

2014 Les Communes du périmètre de Nyon-Gland ont sollicité l'appui du Conseil régional pour accompagner la première phase de recherche de sites. Recherche de sites potentiels pour accueillir les variantes étudiées (compétences urbanisme et assainissement). Etude technique et financière pour la variante retenue et jugée la plus adéquate.

2015-2017 Identification d'un site, établissement d'une feuille de route partenariale et étude de faisabilité.

Pilotage : Direction générale de l'environnement.

Coordination : Conseil régional, pour la phase de localisation d'un site.

Partenaires : Communes / Canton/ associations.

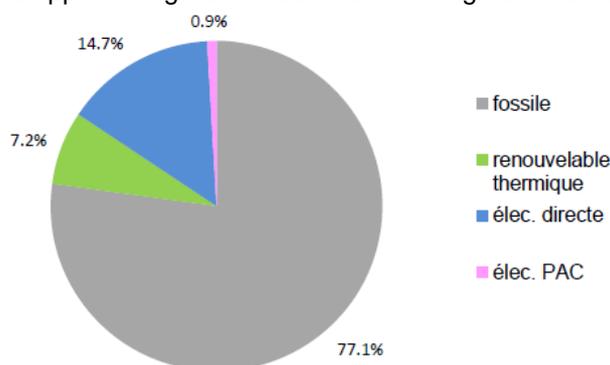
1.10 ENERGIES RENOUVELABLES

A3 ENERGIE

Mettre en place une utilisation rationnelle de l'énergie (correspondant aux objectifs cantonaux), y compris dans le domaine de la mobilité, en promouvant la diminution globale des besoins et de la consommation énergétique et l'augmentation significative de l'utilisation des énergies renouvelables et indigènes

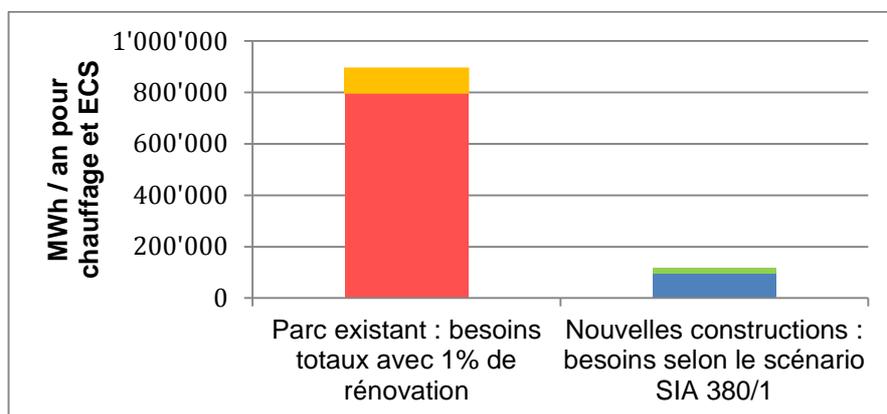
Promouvoir les énergies renouvelables (chauffage)

Dans le district, la part des énergies renouvelables pour le chauffage et les besoins sanitaires en eau chaude des bâtiments est de 7 % (plus une partie électrique considéré comme renouvelable). Comme le montre le graphique ci-dessous, la ressource principale est le mazout (50 % de la consommation d'énergie finale), suivi par le gaz (20 %), puis le chauffage électrique (environ 15 %). La marge de progression est importante pour développer l'usage du renouvelable. Il s'agit donc de se fixer des objectifs ambitieux.



Répartition de la consommation finale (chauffage et eau chaude sanitaire) en fonction des ressources : renouvelable, fossile, électricité (dont 55 % est considéré comme renouvelable)

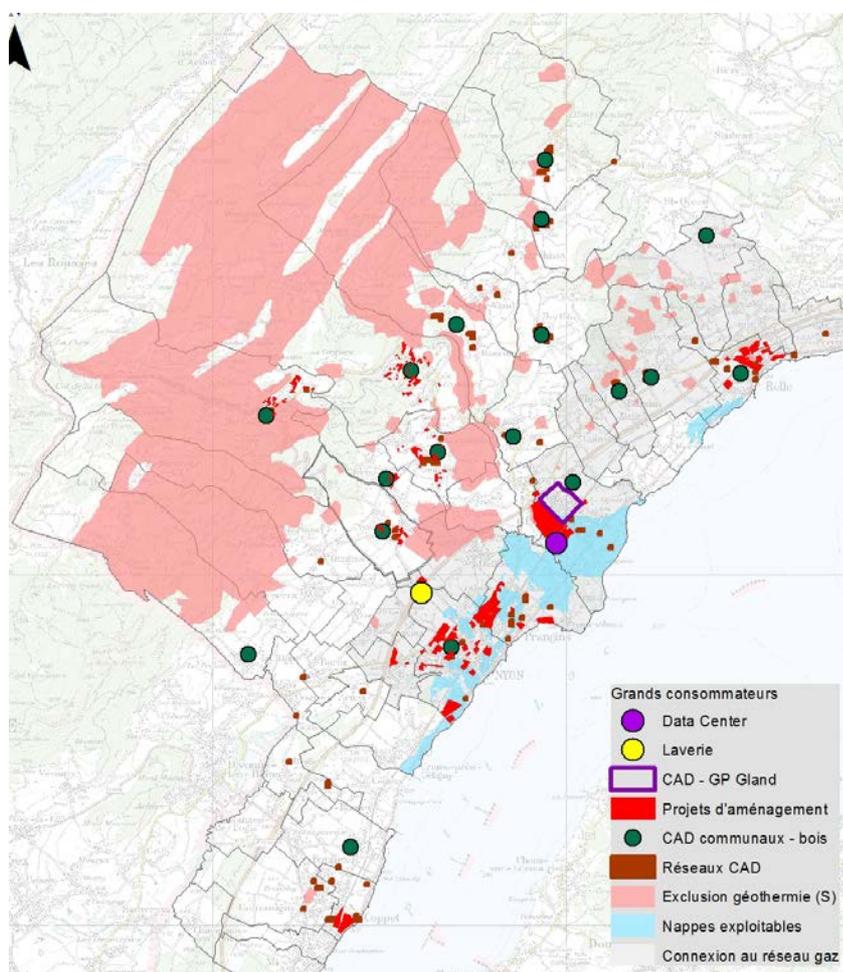
La rénovation énergétique des bâtiments (horizon 2030) doit permettre de diminuer les besoins absolus en énergie, mais également de diminuer les niveaux de température pour les besoins thermiques restants. La promotion de hauts standards énergétiques pour le parc neuf renforcera cette tendance.



Mise en regard des besoins énergétiques du parc existant et des nouvelles constructions, en fonction des hypothèses de rénovations et de performance pour les nouveaux bâtiments



Comme le montre le diagramme ci-dessus, les besoins de chaleur associés aux nouvelles constructions planifiées d'ici 2030 (grands projets et croissance de 15 % pour l'entier du district) ont un poids non négligeable dans les besoins totaux pour 2030, même si ce poids reste limité en comparaison avec les besoins de l'existant. La transition énergétique est ainsi un enjeu fondamental pour l'abaissement des consommations et elle se pose en termes différents selon la position géographique de la commune et son accès privilégié à certaines ressources énergétiques. Le district jouit d'une situation plutôt favorable du point de vue de la diversité des filières renouvelables mobilisables. La carte ci-dessous récapitule les contraintes et opportunités des filières mobilisables dans le district. La nouvelle loi sur l'énergie donne un cadre renouvelé à l'approche énergétique. Des objectifs régionaux ou intercommunaux seront proposés pour le développement de la démarche énergétique dès 2016.



Contraintes et opportunités territoriales pour le développement des filières renouvelables pour le district de Nyon (CAD chauffage à distance)

Source des illustrations : Analyses des filières énergétiques renouvelables dans le district de Nyon, Amstein + Walthert, 2014

2015 Conclusion de l'étude « Analyse des filières énergétiques renouvelables dans le District de Nyon », 2^e volet de l'approche énergétique initiée dans le plan directeur volet stratégique. Ce document est accompagné d'un outil informatique permettant aux Communes d'établir leur diagnostic énergétique. Faire connaître l'outil à disposition des Communes pour l'élaboration d'un bilan quantifié et spatialisé des consommations énergétiques du territoire communal.

Dès 2016 *Ligne d'action 1: proposer une feuille de route Energie*

La région propose un cadre qui définit :

- ✓ Les objectifs de consommation d'énergie, sur la base du diagnostic établi dans l'étude « Analyse des filières énergétiques renouvelables dans le District de Nyon ». Les objectifs concernent principalement la consommation finale, la part des énergies renouvelables et la réduction des émissions de CO₂.
- ✓ Les stratégies à développer au niveau régional ou intercommunal, afin d'atteindre les objectifs fixés (basé sur le chapitre 4.3 « Synthèse des caractéristiques pour la transition énergétique du District » de l'étude filières). Les filières énergétiques à prendre en compte sont notamment les filières bois, biomasse (méthanisation) et la récupération de chaleur au niveau des STEP.
- ✓ Les infrastructures au niveau régional ou intercommunal à prévoir pour valoriser le potentiel énergétique de la région. La Région peut jouer le rôle de coordinateur dans ces projets.

Ligne d'action 2 : constituer un groupe de travail énergie

La Région constitue un groupe de travail en appui et accompagnement des Communes. Ce groupe de travail peut être constitué de ressources internes (délégués à l'énergie ou à l'environnement des Communes) et d'experts externes. Ses tâches peuvent être les suivantes :

- ✓ appuyer les Communes dans l'élaboration de leur planification énergétique et dans leur mise en œuvre ;
- ✓ répondre aux Communes et les conseiller sur les questions relatives à l'énergie (bâtiments, énergies renouvelables, outils de diagnostics territoriaux, démarches à entreprendre).

Ligne d'action 3: Constituer une plateforme environnement

La Région crée une plateforme d'échange sur les thèmes environnementaux, dont l'énergie. Cette plateforme peut prendre la forme suivante :

- ✓ organisation de séminaires ou de workshops sur des questions, notamment énergétiques, préoccupant les Communes ;
- ✓ vulgarisation de bonnes pratiques ;
- ✓ visite avec les Communes d'une réalisation ou d'un projet exemplaire, en matière d'énergie notamment ;
- ✓ information aux Communes.

Pilotage : Régionyon

Partenaires : Canton DIREN / Communes

1.11 BIODIVERSITÉ, LES CORRIDORS BIOLOGIQUES JURA-PROMENTHOUSE ET VESANCY-VERSOIX

La préservation et le développement de la biodiversité : un enjeu majeur

A1 PAYSAGE ET ESPACES NATURELS

Promouvoir l'intégration des fonctions écologiques et structurelles du paysage et des milieux naturels

Description

La mobilité est vitale pour la faune sauvage. Leurs écosystèmes sont morcelés par les grands axes de circulation et l'urbanisation. La conservation de ces milieux est indispensable au maintien de la biodiversité. Dans le district, quelques grands corridors existent encore, il est essentiel de les préserver.

Grâce au soutien de l'ensemble des partenaires du Grand Genève, des contrats de corridors biologiques se mettent en place. Le contrat corridor biologique (outil créé en juillet 2006 par la Région Rhône-Alpes) est une convention entre partenaires privés, collectivités et associations, qui propose un programme d'actions planifié sur cinq ans divisé en quatre volets (réglementaire, travaux, études, animations) permettant de répondre aux enjeux suivants :

- inscrire les corridors biologiques dans les documents de planification et permettre ainsi le maintien de connexions biologiques à long terme à différentes échelles, aussi bien locales que régionales (par exemple : maintien des connexions entre le Jura et les Alpes via le Vuache et le Salève) ;
- assurer le franchissement des infrastructures de mobilité ;
- préserver et gérer les espaces de valeur patrimoniale ou les espaces plus ordinaires (protection des cordons boisés par exemple) ;
- intégrer la nature dans les espaces urbanisés ;
- communiquer avec et sensibiliser les élus, les écoliers, les habitants, etc., à propos des corridors biologiques par la mise en place d'actions.

Sur le bassin franco-valdo-genevois, huit secteurs géographiques ont été jugés prioritaires par rapport au développement de l'urbanisation et ont fait l'objet d'études dès 2009. Aujourd'hui, les premiers contrats, « Arve-Lac », « Champagne-Genevois » et « Vesancy-Versoir » (février 2014) sont signés, représentant une première concrétisation du travail mené. D'autres contrats sont en préparation, à différents stades du processus d'élaboration : Bargy-Glières-Môle, Mandement-Pays de Gex, Salève-Voirons, Jura-Promenthouse.

Le district de Nyon est concerné par deux corridors, le bassin versant de la Promenthouse et celui de Vesancy-Versoir (avec le Canton de Genève et le Pays de Gex) déjà signé.

Le choix des objectifs généraux et des mesures se fait en concertation avec le Réseau écologique cantonal vaudois (REC) et en accord avec les objectifs de protection des milieux naturels concernés.

- | | |
|------------------|---|
| 2012 | Etudes de base pour le corridor Vesancy-Versoir et pour Jura-Promenthouse afin de déterminer une première série de mesures. |
| 2013 | Début de l'étude de faisabilité pour Jura-Promenthouse. |
| Fév. 2014 | Signature du contrat Vesancy-Versoir. |

2015 Proposition de financement et mesures, signature du contrat Jura-Promenthouse.

Dès 2015 Mise en œuvre des mesures sur cinq ans pour les corridors

Pilotage : Conseil régional pour Jura-Promenthouse, Grand Genève pour Vesancy-Versoir.

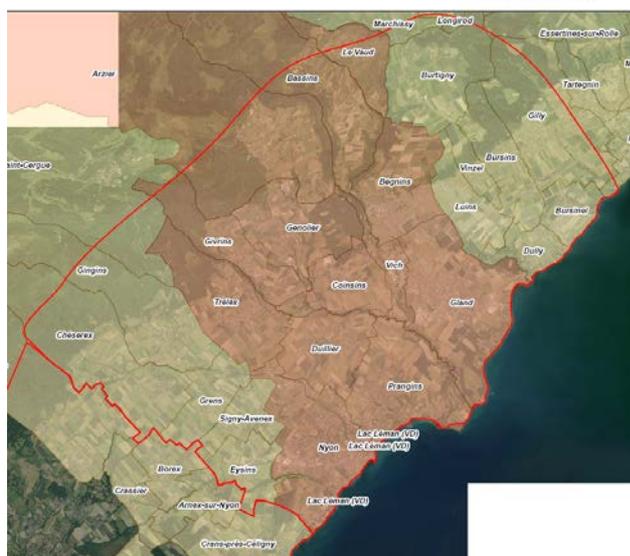
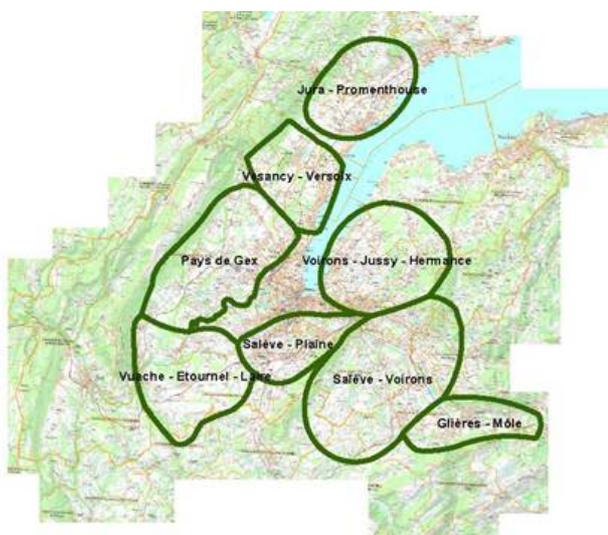
Partenaires : Grand Genève / Communes territoriales / Canton de Vaud / associations / propriétaires (mise en œuvre des mesures : Communes et Canton de Vaud).

Gouvernance : COPIL réunissant Grand Genève / Région / Communes / Canton / associations / présidents des réseaux agro-écologiques.

Financement

	Total mio	GE	France	CH	VD / Fondation	Région	Communes
Vesancy-Versoix	12 sur cinq ans	3,58	6,84	0,575	0,86	0,11	0,11

En bleu : les projets dont le financement est acquis



Les huit secteurs d'étude « Corridors biologiques » et les communes du corridor Jura-Promenthouse

1.12 LES RÉSEAUX ÉCOLOGIQUES

La préservation et le développement de la biodiversité : un enjeu majeur

A1 PAYSAGE ET ESPACES NATURELS

Promouvoir l'intégration des fonctions écologiques et structurelles du paysage et des milieux naturels

Description

L'appauvrissement des espèces menace à long terme l'équilibre naturel. Les réseaux écologiques sont un maillon important du développement et du maintien de la biodiversité dans un territoire dont 40 % de la surface est agricole.

Un réseau écologique est issu d'une démarche volontaire initiée par les agriculteurs. Elle consiste en la mise en réseau des surfaces de promotion de la biodiversité (SPB) (prairies fleuries, vergers, haies, jachères, etc.) exigées par la Confédération dans le cadre de l'Ordonnance sur les paiements directs (OPD). Il s'agit de mettre en réseau les parcelles de compensation de manière à favoriser les déplacements de la faune et la dissémination de la flore. Pour chaque réseau, des espèces animales et végétales cibles à protéger sont identifiées. La constitution de réseaux écologiques a ainsi un impact décisif sur la diversité biologique, la qualité du paysage et des sols. Leur mise en œuvre s'accompagne d'actions de sensibilisation à l'environnement.

Plus de 50 % des agriculteurs sont impliqués dans un réseau. Le développement de ces réseaux couvre l'entier du territoire du district. A ce jour, sept réseaux sont en place et reconnus par le Canton : **La Côte (2007)**, **Eco Terre Sainte (2008)**, **Frontière (2010)**, **Nyon Région (2012)**, **Serine (2012)**, **Balcon du Léman (2013)** et **Cœur de La Côte (2013)**. La région soutient subsidiairement la mise en œuvre des réseaux qui la sollicite.

La mise en réseau des surfaces permet aussi de proposer de combiner certaines mesures avec une approche de mobilité douce respectueuse de l'environnement (projets de plantations le long des itinéraires). Il est ainsi possible de définir des cheminements piétons, cyclistes ou équestres en collaboration avec les agriculteurs, de manière à résoudre certains conflits liés à la cohabitation entre agriculture et loisirs.

	Nombre de communes ⁴	Surface agricole du périmètre (en ha)	Surface agricole utile des membres du réseau (en ha)		Nombre d'agriculteurs membre du réseau	Nombre d'agriculteurs dans le périmètre	
ECO-TS	8	1'325	890	67%	25	44	57%
Frontière	15	4'541	2'348	52%	74	130	57%
Nyon région	10	2'351	1'520	65%	38	51	75%
Cœur de la Côte	13	1'536	583	38%	27	91	30%
La Côte	3						
Serine	3	954			38	41	93%
Balcon du Léman	3	800			30	32	94%
Totaux		11'507	4'631		228	447	

En 2013, la Confédération a introduit une politique du paysage et elle a chargé les Cantons de la concrétiser, en s'appuyant sur les réseaux d'agriculteurs et les acteurs du paysage. Des unités paysagères pertinentes sont définies, des subventions sont octroyées pour des mesures de « qualité paysagère » (OQP) qui visent à renforcer les caractéristiques des différentes unités. Pour le canton de Vaud, quatre grandes unités sont définies et le district de Nyon est impliqué dans trois projets cantonaux de la politique agricole de préservation,

promotion et développement des paysages cultivés diversifiés que sont le Jura, le Pied-du-Jura et les Rives lémaniques.

2012-2013 Soutien régional pour Eco Terre Sainte et la Frontière et reconnaissance du PDRA (Projet de développement régional agricole) pour Eco Terre Sainte

2014 et suiv. Soutien régional pour NyonRégion.
 ✓ Mise en œuvre des mesures des réseaux.

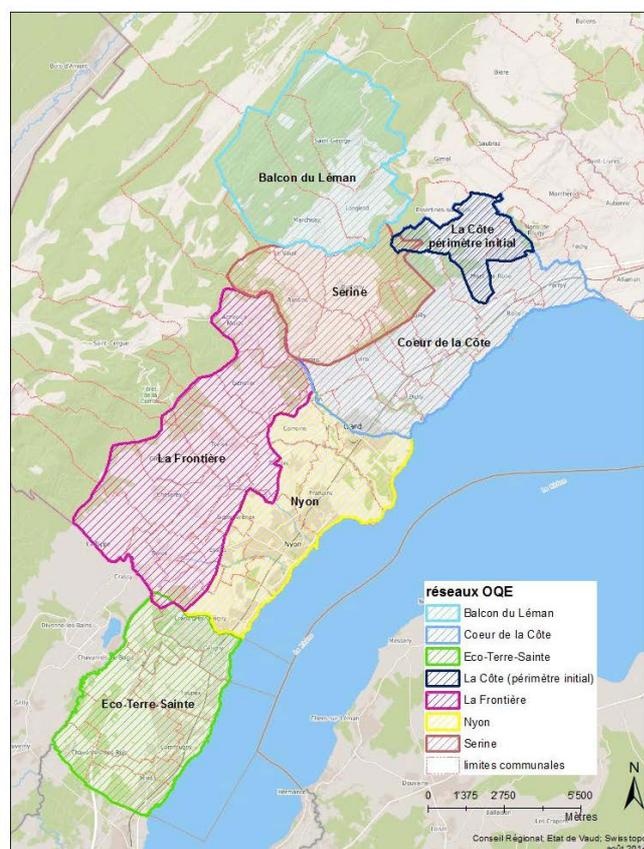
Pilotage : Réseaux agriculteurs pour mesure OQE / Canton de Vaud pour CQP.

Partenaires : Communes / Conseil régional / Canton / Confédération.

Financement

	Coût total mio	Tiers	Réseaux	VD / CH	Communes	Région
Eco TS	0,943				0,094	0,094
La Frontière	1,012				0,118	0,118
Nyon Région	0,695	0,017	0,2	0,125	0,186	0,166

En bleu : les projets dont le financement est acquis



1.13 SENSIBILISATION À L'ENVIRONNEMENT

Environnement : coordonner les efforts autour de quatre thématiques et sensibiliser la population

A6 COORDINATION, SENSIBILISATION

Instaurer une coordination régionale et des actions de sensibilisation diversifiées

Description

Les institutions dont les missions comportent des actions de sensibilisation à l'environnement sont nombreuses et de nature différente, elles portent déjà un certain nombre de programmes pour différents publics cibles. C'est le cas du Musée du Léman, du Parc naturel régional du Jura vaudois (31 Communes participent à cette démarche ambitieuse, concrétisée par un label attribué en 2012), du Parc animalier La Garenne, de l'Arboretum, etc. D'autres sont en cours d'organisation, comme la nouvelle fondation du Bois de Chênes qui étudie une valorisation des actions de sensibilisation pour ce site qui fait l'objet d'un arrêté de classement, ainsi que d'autres projet qui pourront jouer un rôle dans la sensibilisation à l'environnement comme la Maison de la nature à La Givrine. Les paysages protégés et les réserves naturelles comme Les Crénées et la Gouille Marion sont aussi des éléments pouvant participer à la sensibilisation à l'environnement.

Des partenariats sont à créer et à valoriser entre les institutions en charge des politiques environnementales, de protection, et de sensibilisation autour de projets communs.

La Région peut jouer un rôle de coordination dans la multiplicité des actions proposées et d'incitation pour mettre en valeur ces institutions et leurs actions.

Par ailleurs la région conduit des études et des actions en faveur de l'environnement, dans les domaines de la biodiversité et de l'énergie notamment. Une sensibilisation aux élus et une plateforme d'échange d'expériences pour les Communes constituent un moyen de débattre de ces questions avec les porteurs des politiques publiques.

Deux axes de travail sont définis :

- ✓ En faveur des élus / prescripteurs pour accompagner les politiques publiques environnementales.
Outils : coordination des acteurs et plateforme d'échanges, rencontre annuelle. La plateforme réunira des acteurs élus, techniciens et professionnels au gré des thématiques abordées, afin de jouer un rôle de conseil et d'orientation de projets pour les communes.
- ✓ En faveur des institutions / acteurs de l'environnement de La Côte pour inciter à des actions de sensibilisation grand public coordonnées.
Outils : mesures incitatives et actions d'accompagnement. Un réseau des acteurs et des institutions actives dans la sensibilisation à l'environnement est en construction. La Région coordonne et anime des tables rondes de discussion afin de faire émerger des collaborations, des coordinations autour de thématiques, de produits combinés et de projets.

Pilotage : Régionyon.

Partenaires : PNRJV / Fondation de La Garenne / Fondation du Bois de Chênes / Musée du Léman / Maison de la rivière / Arboretum / Canton / etc.

Investissements	Public	Exemples actions	Aide	Public	Exemples actions
Accompagnement des politiques publiques	Elus/prescripteurs	Découverte des corridors et du Bois de Chênes...	Mesures incitatives	Grand public à travers les acteurs	Brochure de présentation des institutions/acteurs
		La biodiversité, manifestation fleur de foin			Programme annuel des manifestations
		Guide des énergies			Journées portes ouvertes environnement du district
		Brochure de présentation des mesures pour l'environnement			Soutiens à certaines actions (critères)
		Information élus par législature			Groupe de travail thématique
		Inventaire des valeurs naturelles Commune de Nyon		
		Sensibilisation des employés communaux en charge de l'entretien...			
				

2 – LES CENTRES : ORIENTATIONS 2016-2021

L'identité culturelle et économique des villes : un atout majeur dans la qualité du développement et du rayonnement du district

2.1 Rôle central à conforter pour les centres

Une croissance toujours très soutenue tant pour les habitants que pour les emplois confirme le dynamisme de la région nyonnaise dans le Grand Genève. Les centres bien desservis en transports publics ont la responsabilité d'accueillir la majorité, environ les deux tiers, de cette croissance afin d'éviter le mitage du territoire, le gaspillage des ressources et de respecter la qualité du paysage notamment, ce qui infléchira la tendance des cinquante dernières années (seuls 40 % des nouveaux habitants se sont installés dans les centres du district les derniers cinquante ans). La solidarité régionale doit aussi leur permettre de jouer ce rôle.

La Loi sur l'aménagement du territoire adoptée en mai 2014 demande l'adéquation entre la croissance estimée pour les quinze prochaines années et le potentiel de zones à bâtir. La question de la compensation des zones d'assolement pour les nouveaux développements est aussi une condition fondamentale dans la priorisation des projets à opérer. Il s'agira de conjuguer ces éléments afin d'organiser le territoire de manière concertée pour poursuivre les grands projets indispensables pour l'accueil des nouveaux habitants et emplois. L'échelle des intercommunalités et des schémas directeurs est ainsi une base de discussion pertinente pour l'adéquation des planifications à la nouvelle LAT. La Région s'organise pour accompagner ces démarches avec une vision d'ensemble pour le district.

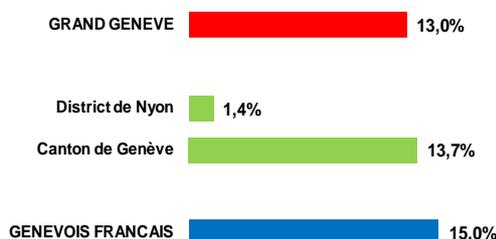
2.2 Habiter, travailler à proximité des transports publics

La délimitation de périmètre de centre entre communes et cantons conforte la volonté de densifier les centralités comme Nyon-Eysins-Prangins, Coppet-Commugny, Gland-Vich, Rolle – Mont-sur-Rolle, ce d'autant plus que ces sites sont intégrés dans la Politique des pôles de développement cantonale (PPDE) et constituent les mesures d'urbanisation du Grand Genève. Dans les centres, la position stratégique des gares en fait des lieux fondamentaux pour le développement urbain, la mixité, le dynamisme économique et culturel. Bien que ces secteurs soient pour la plupart déjà largement bâtis, il n'en restent pas moins d'importantes opportunités pour engager des démarches innovatrices avec les partenaires désireux de consolider, bien évidemment, la multimodalité et la fonctionnalité de ces plates-formes, mais surtout la vie urbaine autour de ces zones d'accès aux centres.

2.3 Qualité sociale et environnementale

De nouveaux quartiers équilibrés démographiquement, avec une offre importante de logements accessibles (idéalement au moins 20 % mais en fonction des situations) et diversifiés du point de vue des services (crèches, UAPE, centre socioculturel, CMS, etc.), sont indispensables pour garantir une vie sociale équilibrée.

La dimension environnementale et paysagère des localités est à développer, notamment par la préservation et le renforcement des milieux naturels et des plantations existantes, par l'utilisation d'essences indigènes, par la mise en réseau des espaces publics et naturels



Part des logements locatifs à but social en 2013 dans le Grand Genève

(Le ratio repose sur les données logements subventionnés / locatifs aidés (Grand Genève, données 2013, logements occupés en permanence dans le district de Nyon 31.12.2012 [SCRIS]))

2.4 Positionnement des développements comme fil rouge pour les nouveaux quartiers

Il s'agit de profiter des atouts économiques présents dans le territoire pour développer un positionnement en synergie avec les institutions et les entreprises actives dans les domaines de la culture, des sciences de la vie, etc.

Le district bénéficie de la présence d'institutions, d'associations, d'entreprises reconnues dans les domaines de la culture et des sciences de la vie. Développer les activités économiques en renforçant et diversifiant cette présence augmentera le rayonnement du district dans un environnement très compétitif. Il s'agit d'organiser et d'initier la réflexion pour les conditions cadres du développement de pépinières de compétences. Ces démarches de longue haleine doivent accompagner le développement des projets d'aménagement.

2.5 Coordonner les développements des intercommunalités Nyon-Eysins-Prangins et Gland-Vich

Le Grand Genève a reconnu les entités Nyon-Eysins-Prangins et Gland-Vich ensemble comme une de ses cinq agglomérations régionales. Ces deux intercommunalités ont leur propre logique et dynamique de développement. Toutefois des échanges et des coordinations doivent être opérés. Le fonctionnement des réseaux, notamment pour les jonctions autoroutières et les nouveaux projets, tant de quartiers que d'infrastructures, auront une attraction et des conséquences à gérer à l'échelle de ces deux intercommunalités, notamment. Un groupe de travail est constitué, une première analyse et un premier diagnostic sont établis.

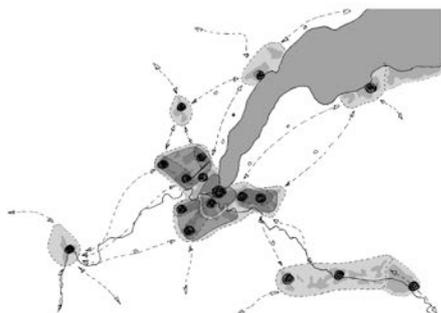


Schéma du Grand Genève, SA2 2012

2.6 Coordonner le développement de la commune de Mies, principalement de son secteur gare, et engager une collaboration avec la commune de Versoix

La commune de Mies (2'000 habitants), très dynamique (environ 160 entreprises), peut envisager une marge de manœuvre pour un développement ciblé autour de la gare qui, dès la mise en service du quart d'heure Coppet-Genève, bénéficiera d'une offre très intéressante. Le Schéma directeur de Terre Sainte a intégré cette opportunité, mais le cadre de la réflexion est aujourd'hui élargi à une collaboration engagée avec la ville de Versoix pour mieux organiser leurs relations de voisinage et passer à une coordination active. Cette thématique sera abordée dans le cadre du Grand Genève et du projet d'agglomération de 3^e génération (PA3). Le PA3, au même titre que les plans directeurs cantonaux devront être compatibles avec les directives de la nouvelle LAT. La construction et la définition du développement de la commune de Mies et de sa relation intercantonale sera aussi intégrée dans ce cadre.

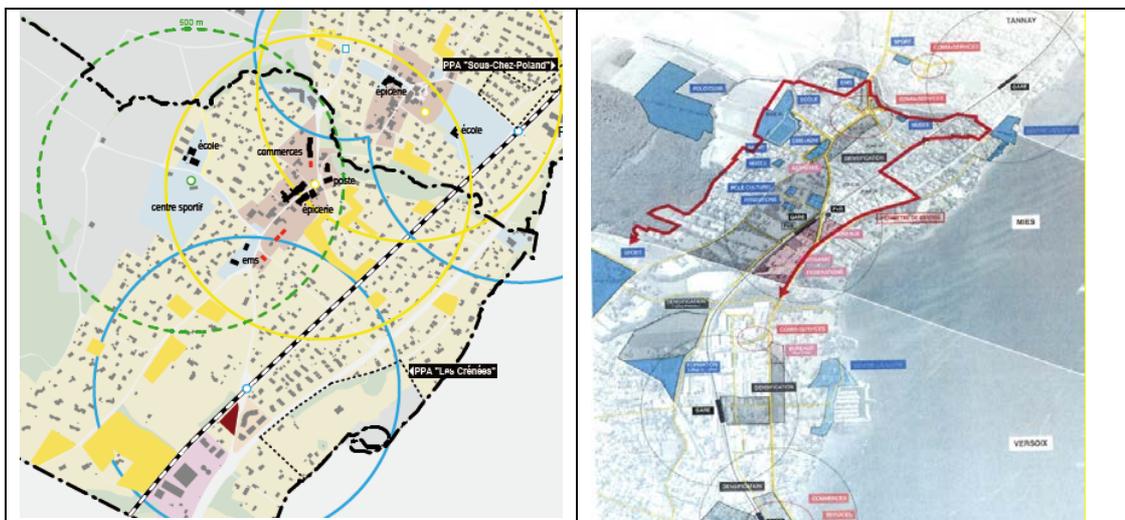


Schéma directeur de Terre Sainte 2012 et Schéma Mies, commune de Mies

Projets Les gares régionales
Coppet
Nyon-Eysins-Prangins
Gland-Vich
Rolle – Mont-sur-Rolle

2.1 LES GARES RÉGIONALES

Habiter, travailler à proximité des transports publics

B1 DÉVELOPPEMENT DIFFÉRENCIÉ

Organiser le développement différencié (concentrer environ 75 % du développement démographique à l'horizon 2030 dans les centres, densifier les noyaux villageois et les secteurs bien desservis par les transports publics)

C1 TRANSPORTS PUBLICS

Développer un réseau de transports publics efficace, structurant l'urbanisation

C2 MOBILITÉ DOUCE

Développer un réseau de mobilité douce attractif et performant

C3 TRANSPORTS INDIVIDUELS

Maitriser les déplacements individuels motorisés à la source et au but

Description

Le Conseil régional, le Canton, les CFF, les Communes de Coppet, Nyon, Gland et Rolle ont signé en 2012 une lettre d'intention autour du développement des gares du district et des infrastructures nécessaires à l'augmentation de l'offre CFF, Léman 2030. La Région est reconnue comme entité coordonnatrice des projets de valorisation des plates-formes intermodales des gares, qui comportent de nombreuses mesures relevant de l'ingénierie ferroviaire, de la gestion multimodale des places de gare, de l'accessibilité en modes doux et en transports publics, et bien sûr de la coordination avec le développement des quartiers riverains, etc. Cette coordination doit aussi s'engager avec le Grand Genève pour le suivi des mesures du projet d'agglomération (les engagements du Grand Genève s'appliquent à trois types de mesures : passages sous-voies, gestion des plates-formes et accessibilité modes doux).

Pour les quatre gares du district, un plan d'emprise à l'horizon 2030 a été établi, ainsi qu'un calendrier des étapes et des mesures à réaliser, et une prévision du développement des services du type P+R et stations vélos.

Cette approche technique s'insère dans une réflexion urbaine et programmatique propre à chaque gare. Il s'agit en effet de valoriser ces sites stratégiques de mixité et de mobilité : le concept « Cœur de ville » et plus particulièrement le quartier du Martinet pour Nyon, le projet « Gare sud » pour Gland, le Plan directeur localisé pour Coppet et la valorisation du secteur Gare nord-Schenk pour Rolle.

Les gares sont aussi des lieux centraux d'usage et de passage aptes à générer de nombreuses initiatives de développement de services et d'activités, comme la promotion des circuits courts par des comptoirs du terroir dans les gares, etc.

Les étapes de développement des gares ont été formalisées dans la lettre d'intention en 2012.

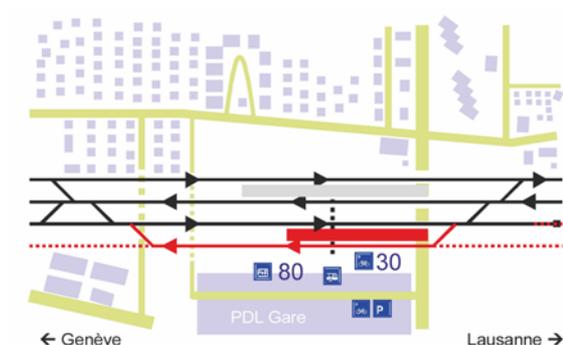
Les mesures liées aux gares sont documentées dans les fiches Coppet_Nyon-Eysins-Prangins_Gland-Vich_Rolle-Mont-sur-Rolle car elles participent à la coordination urbanisation/mobilité/environnement.

Pilotage : Communes territoriales / CFF.

Coordination : Conseil régional.

Gouvernance : COPIL gares (réseau des villes) à organiser.

Monitoring : Le tableau de bord des gares recense la totalité des mesures, des financements, des porteurs de projets et des calendriers participant au développement des gares, mis à jour annuellement et transmis à tous les partenaires.



Coppet à partir de 2025

20xx

- > 9'000 voyageurs/jour (TJM)
- 220/jour avec arrêt
- > 124 places (étude stationnement)
- > 150 places (vélos/deux-roues motorisés)

CFF : Augmentation de la capacité de la gare
Limite d'emprise maximale

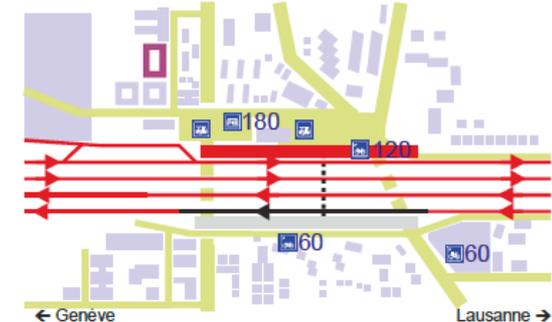


Nyon à partir de 2025 (Prelaz-Marchandise liaison mobilité douce)

20xx

- > 30'000 voyageurs/jour (TJM)
- 250/jour avec arrêt
- 100 places (étude stationnement)
- > 720 places (vélos)
- > 294 places (deux-roues motorisés)

CFF : Augmentation de la capacité de la gare
Limite d'emprise maximale

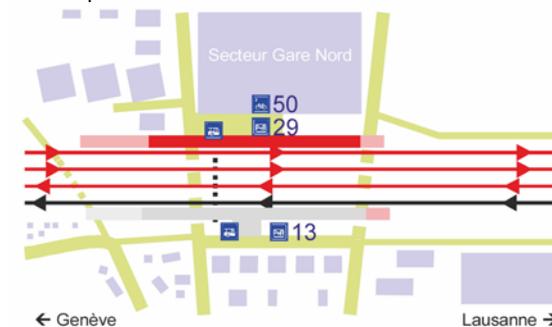


Gland à partir de 2025

20xx

- > 9'000 voyageurs/jour (TJM)
- 150/jour avec arrêt
- > 250 places (étude stationnement)
- > 300 places (vélos/deux-roues motorisés)

CFF : Augmentation de la capacité de la gare
Limite d'emprise maximale



Rolle à partir de 2025

20xx

- > 4'000 voyageurs/jour (TJM)
- 150/jour avec arrêt
- > 42 places (étude stationnement)
- > 150 places (vélos/deux-roues motorisés)

CFF : Augmentation de la capacité de la gare
Limite d'emprise maximale

Ces schémas sont les annexes de la lettre d'intention signée en 2012. Ils reflètent l'état des connaissances de 2012 surtout par rapport au développement ferroviaire. Plusieurs éléments ont évolués, notamment la thématique des P+R et des passages sous voies, les mises à jour de détail figurent dans le catalogue des gares.

2.2 COPPET

Rôle central à conforter pour les villes

A1 PAYSAGE ET ESPACES NATURELS

Promouvoir l'intégration des fonctions écologiques et structurelles du paysage et des milieux naturels

B1 DÉVELOPPEMENT DIFFÉRENCIÉ

Organiser le développement différencié (concentrer environ 75 % du développement démographique à l'horizon 2030 dans les centres, densifier les noyaux villageois et les secteurs bien desservis par les transports publics)

B4 ACTIVITÉS SOCIO-ÉCONOMIQUES

Positionner le développement et consolider un tissu socio-économique diversifié et créatif pour l'entier du district

C2 MOBILITÉ DOUCE

Développer un réseau de mobilité douce attractif et performant

C3 TRANSPORTS INDIVIDUELS

Maîtriser les déplacements individuels motorisés à la source et au but

Description

Déjà desservie par les RE à la demi-heure en direction de Genève et de Lausanne toute la journée, depuis décembre 2012, la gare de Coppet sera desservie par le RER franco-valdo-genevois au quart d'heure à l'horizon 2018. Cette accessibilité performante, combinée avec la valeur patrimoniale et le rôle historique du bourg et du château, en fait un lieu stratégique pour Terre Sainte et pour le Grand Genève. En conséquence, la forte demande de développement de ces dernières années va se poursuivre et la question du développement de la gare de Coppet est au cœur des préoccupations pour garantir la qualité de vie.

Démarche d'urbanisation

Deux plans de quartier ont été élaborés pour le développement de la centralité autour de la gare de Coppet. Le PDL « En la fin » sur la commune de Commugny pour accueillir environ 800 habitants a été refusé par le Conseil communal. Le PDL « Plate-forme de la gare de Coppet » qui prévoyait des quartiers desservis par une nouvelle infrastructure (route de desserte) pour environ 2'000 habitants/emplois à terme a rencontré de nombreuses difficultés qui ont conduit à une première révision du PDL et en 2011 à des amendements pour des questions relevant entre autres de la densité et de l'accessibilité (inquiétude sur la péjoration des conditions de circulation dans le bourg).

A Coppet, la démarche de planification est pour l'instant en suspens. Elle a été conditionnée à des expérimentations préalables de réduction de vitesse dans le bourg afin de consolider une prise de décision par rapport au problème de la circulation (projet de route de contournement). Une adhésion sur les objectifs de développement des nouveaux quartiers de la gare devra être à la suite reconstruite.

2006	Mandat d'étude parallèle (MEP) de Terre Sainte.
2007-2013	Elaboration des Plans directeur localisés « Plate-forme de la gare de Coppet » et « En la fin » à Commugny.
2010 – 2012	Ateliers participatifs : Les ateliers de travail sur le projet d'aménagement de la gare de Coppet ont permis d'instaurer un dialogue entre des représentants des Municipalités de Terre Sainte, du Conseil communal de Coppet et des groupes d'intérêt. Cette démarche participative est un élément central de la conduite de projet.
2012	Adoption du Schéma directeur de Terre Sainte.
	✓ Validation de la « Stratégie et plan d'action pour un environnement doux en Terre Sainte » proposant trois axes d'actions : positionnement artistique

- pour les nouveaux quartiers, un réseau des espaces publics comme élément fédérateur, la valorisation de la dimension patrimoniale.
- 2013** Le PDL « En la fin » sur la commune de Commugny est refusé par le Conseil communal.
-
- 2015** Mise en place de l'expérimentation de réduction de la vitesse pour la traversée de Coppet et projet d'aménagement éphémère de l'espace public en accompagnement.
 ✓ Faisabilité RC1 2^e étape.
- 2016-2021** Projet d'espace public pour la traversée du bourg et reprise d'un processus d'aménagement du secteur de la gare.
- 2016-18** Réalisation RC1 1^{re} étape.
- 2018** Mise en service du quart d'heure Coppet-Genève.

Pilotage : Communes territoriales.

Coordination : Conseil régional.

Gouvernance : Le COPIL Terre Sainte, regroupant Communes de Terre Sainte, Région et Canton, examine les projets de dimension intercommunale.

Financement

	Total	Grand Genève CH		
Passages sous voies gare de Coppet	5,38*	2,15	12-10	2015-2018
Route de desserte du pôle de développement gare de Coppet	4*	A charge de l'agglomération	12-7	

*Les montants avec l'astérisque sont les évaluations annoncées dans le projet d'agglomération



Politique des pôles de développement cantonal site 8 a1 Coppet gare



Coordination urbanisation/mobilité/environnement

- Développements urbains** (PDL mesure urbanisation Grand Genève)
 - projets et intentions
 - Périmètre de centre
 - Extension du périmètre de centre

- CFF**
 - Plateforme gare et passage sous-voies (mesure GG)
 - P+R projet (Programme TP)

- Réseau routier**
 - Requalification pour tous les usages RC1 1ère étape (mesures GG)
 - Rues et places (mesures communales et GG pour RC1 2ème étape traversée de Coppet)
 - Mobilité douce (mesures communales)
 - Nouvelles voiries desserte nouveau quartier (mesure GG)
 - Hypothèse route de contournement

2.3 AGGLOMÉRATION NYONNAISE

SCHÉMA DIRECTEUR AGGLOMÉRATION NYONNAISE/ CHANTIER 1 : ROUTE DE DISTRIBUTION URBAINE

Rôle central à conforter pour les villes

A1 PAYSAGE ET ESPACES NATURELS

Promouvoir l'intégration des fonctions écologiques et structurelles du paysage et des milieux naturels

B1 DÉVELOPPEMENT DIFFÉRENCIÉ

Organiser le développement différencié (concentrer environ 75 % du développement démographique à l'horizon 2030 dans les centres, densifier les noyaux villageois et les secteurs bien desservis par les transports publics)

B4 ACTIVITÉS SOCIO-ÉCONOMIQUES

Positionner le développement et consolider un tissu socio-économique diversifié et créatif pour l'entier du district

C2 MOBILITÉ DOUCE

Développer un réseau de mobilité douce attractif et performant

C3 TRANSPORTS INDIVIDUELS

Maitriser les déplacements individuels motorisés à la source et au but

Les Communes du Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise (SDAN) ont entamé un processus de développement conjoint, destiné à créer une agglomération. Les objectifs du SDAN ont été traduits en principes opérationnels et en quatre chantiers à développer en priorité.

Les principes opérationnels du SDAN :

1. Réaliser ensemble une agglomération attrayante en adoptant les orientations du SDAN et en s'engageant à les mettre en œuvre.
2. Garantir une identité forte aux quatre secteurs clés du développement de l'agglomération de Nyon (Eysins-Nord, Nyon-Nord, La Vuarpillière-Mondre-L'Asse, Prangins-Nord).
L'identité est liée au développement de la route de distribution urbaine RDU en cours, voir ci-dessous.
Une démarche de réorientation des zones artisanales est en cours à Nyon pour permettre le développement et le maintien des activités existantes (En Oulteret et Champ Colin). A la Vuarpillière, quelques activités pourraient compléter le tissu existant. A Prangins, le site de Novartis se renforce. A Signy Fléchère Nord et Signy Sud pourraient accueillir des activités tertiaires. Un projet d'un nouveau site dédié uniquement à des activités artisanales est évoqué près de la halte du NStCM de l'Asse. (voir fiche 3.4)
3. Favoriser le développement central de Crans-près-Céligny et la densification de Trélex dans le rayon de couverture de la ligne ferroviaire du NStCM.
La densification de Trélex fait partie des mesures du SD NStCM qui prône un renforcement des cœurs de village et des zones de haltes.
4. Assurer le renouvellement et le développement qualitatif des villages de campagne (Duillier, Grens et Signy-Avenex).
5. Mettre en place un réseau urbain de bus performant et coordonné au niveau régional, assurer d'excellentes correspondances avec les trains CFF, revendiquer une meilleure fréquence pour le Regio Express.
La Région a développé un programme de réorganisation des transports publics mis en œuvre dès 2012 en coordination avec la commune de Nyon qui a fait évoluer son système de transports urbain en concomitance dès 2014 (voir fiche 1.3).
6. Organiser une mobilité durable (distances et impacts minimaux des transports individuels)

motorisés) entre Nyon et Gland en utilisant les infrastructures existantes de manière optimale. Maitriser le développement des transports individuels motorisés pour une meilleure qualité de vie dans les quartiers d'habitation et les villages.

Une coordination Nyon-Gland est en cours pour garantir cohérence et accompagnement, si nécessaire, des développements infrastructurels prévus.

La mise en œuvre des mesures d'agglomération en faveur des modes doux et des transports publics est engagée.

7. Privilégier les aménagements routiers donnant la priorité aux transports publics et à la mobilité douce, réaliser la route de distribution urbaine (RDU), proposer des aménagements satisfaisants pour la route Blanche et les jonctions d'agglomération de Nyon et Gland.

Le projet RDU (voir ci-dessous) est engagé, les aménagements de jonctions et route Blanche sont aussi planifiés (voir fiche 1.7).

ROUTE DE DISTRIBUTION URBAINE

Ce projet majeur s'intègre dans un processus d'évolution global de l'agglomération nyonnaise qui doit faire face à une croissance certaine et à la consolidation de son rôle de centralité régionale.

Objectifs Route de distribution urbaine (RDU)

- ✓ densification des constructions dans des secteurs de développements nouveaux ou existants ;
- ✓ accueil d'activités et conditions cadres favorables à leur développement (crèches, services de proximité, logements...);
- ✓ intégration paysagère et limite précise du développement urbain ;
- ✓ remise à ciel ouvert de rivières temporaires, création d'espaces verts et de détente, renforcement des couloirs biologiques ;
- ✓ offre attractive en transports publics, création d'infrastructures favorables à la mobilité douce, limitation du trafic automobile dans les centres (en interaction avec les chantiers 3 et 4 du SDAN).

Description

Le secteur de la RDU accueillera à terme 12'000 habitants (dont 6'200 à long terme) et 5'500 emplois (dont 1'700 à long terme), représentant la partie la plus importante du développement du district. Ce projet de dimension intercommunale et d'agglomération constitue l'un des investissements parmi les plus importants du district d'ici 2030.

La question des identités différentes des localités traversées doit être préservée, cela demande un équilibre entre un axe qui unit et des solutions spécifiques à préserver.

Un processus de programmation, de positionnement économique, de synergie entre acteurs publics et privés doit accompagner la démarche d'aménagement.

La mise à disposition d'une partie des terrains nécessaires à la RDU sur la commune de Prangins dépend de la relocalisation partielle des terrains de l'Agroscope Changins-Wädenswil. Le Canton de Vaud a confié à la Société foncière de la région nyonnaise (SOFREN) la mission de procéder aux opérations d'échanges fonciers.

Le projet est prévu en deux grandes étapes principales :

RDU « 1^{re} étape » :

- ✓ requalification et espaces publics pour le secteur sis sur la commune d'Eysins, comprenant la pérennisation de la plateforme rail-route (bois et betteraves) et la définition d'un programme équipement, logements, etc., sur la parcelle en entrée de village ;
- ✓ aménagement et espaces publics en lien avec le développement urbain pour le secteur sis sur la commune de Nyon jusqu'au niveau du franchissement du chemin de fer du Nyon – Saint-Cergue – Morez (NStCM).

RDU « 2^e étape » :

- ✓ tronçon routier à créer de toutes pièces entre le NStCM jusqu'à la route de l'Etraz en direction de Gland permettant, sur la partie libérée des terrains de l'Agroscope, un développement urbanistique par étapes sur la commune de Prangins et l'intégration du quartier « En Oulteret » sur la commune de Nyon, dans la dynamique créée.

A long terme :

- ✓ périmètre au nord de la RDU sis sur les communes d'Eysins et de Nyon.

Mesures liées : Soulagé de son trafic de transit, le tronçon urbain de la route de l'Etraz aura un rôle de desserte locale (TP, TI et MD) et non plus de route cantonale. Il deviendra un lieu d'intensité urbaine bordé par le développement RDU 2^e étape au nord, et la densification des quartiers au sud, avec le périmètre d'« Entre Deux Chemins » qui accueillera à terme un nouveau quartier d'habitations ainsi qu'une extension du site de Novartis. Ce nouveau quartier se fera également par étapes, en fonction du contexte foncier en présence.

2006	Adoption par les partenaires du Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise (SDAN).
2010	Adoption par les partenaires du concept RDU.
2011-2013	Accords partenariaux : règles de fonctionnement du SDAN signées par les partenaires et convention liant les partenaires pour la mise en œuvre du projet et l'engagement d'un chargé de projet pour coordonner la réalisation de la RDU (financé par les Communes territoriales, la Région, le Canton et les Communes du SDAN).
2013-2014	Etude de l'avant-projet de la RDU-Eysins (intégration MD et divers projets de valorisation de part et d'autre de l'axe routier). <ul style="list-style-type: none"> ✓ Début des travaux du «PQ 2 Petite Prairie » : réalisation d'une tranche de la RDU 1^{re} étape, tronçon giratoire de la Gravette-Petite Prairie. ✓ Etude de variantes pour le franchissement du NStCM par la RDU. ✓ Démarche MEP « Entre Deux Chemins » route de l'Etraz Sud à Prangins, démarche pilotée par la Commune de Prangins en coordination avec le projet RDU.
<hr/>	
2015-2016	Etude de faisabilité RDU « 2 ^e étape » (du NStCM à la route de l'Etraz, en direction de Gland). <ul style="list-style-type: none"> ✓ Etudes complémentaires pour le franchissement du NStCM. ✓ Etude-test programme d'urbanisation lié à la RDU sur Prangins (Etraz Nord) et Nyon (En Oulteret).
2016-2021	Travaux jonction autoroutière court terme.
2017	Début des travaux sur la RDU « 1 ^{re} étape » - tronçon Eysins.
2020-2021	Projets d'ouvrage de la RDU 2 ^e étape et du franchissement du NStCM.
dès 2024	Début des travaux de la RDU 2 ^e étape et du franchissement du NStCM.
dès 2026	Mesures en vue de la requalification en desserte locale du tronçon urbain de la route de l'Etraz. <ul style="list-style-type: none"> ✓ Travaux d'aménagement sur la RDU « 1^{re} étape » - tronçon Nyon en fonction de la réalisation des projets d'urbanisation et des mesures de mobilités à prendre en lien avec la mise en œuvre de la RDU 2^{ème} étape.

Pilotage : Communes territoriales / SOFREN pour la relocalisation.

Coordination : Conseil régional.

Partenaires : Canton / Communes / Région / Confédération.

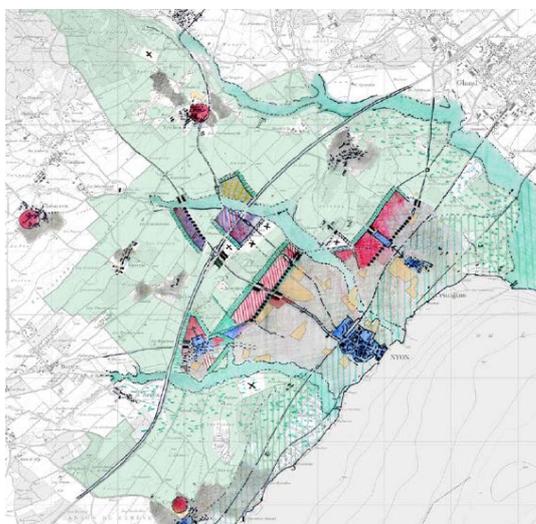
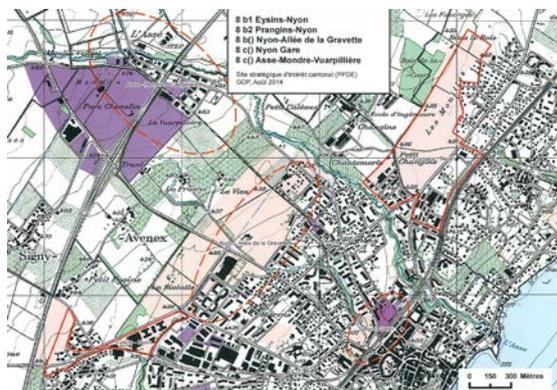
Gouvernance : COPIL SDAN oriente le développement / GROUPEL RDU conduit le projet.

Monitoring : Catalogue des mesures du SDAN / Monitoring RDU à construire.

Financement

	Total mio	VD	Communes	Région	Grand Genève CH		
Eysins-Gravette 1 ^{re} étape RDU	6,7	Convention en cours			A charge agglo	31-1	2014-18
Gravette-Prairie 1 ^{re} étape RDU	3,9	0,8	2,35	0,745			
Eysins Rail-route-RDU	0,2						
2 ^e étape RDU					A charge agglo	31-14	2024-27
Nyon requal. réseau routier pour TP et MD	8,08*				3,23	31-9	2015-18
Route de Signy/Morâche/Divonne/Stand							
Gare Nyon MD	14,1*				5,64	31-3	2015-18
Passage sous voie Viollier-Martiner/passерelle Prangins-Nyon/cycle Nyon-Colovray-Crans/vélostation							
Nyon réseau MD	3,76*				1,5	31-11	2015-2018
Cossy-Etraz sud							
Nyon jonction A1 2020	4,7						

En vert : les projets prévus pour un financement 2016-2021 *Les montants avec astérisque sont les évaluations annoncées dans le projet d'agglomération, ceux sans astérisque sont basés sur des avant-projets et devis



Politique des pôles de développement cantonale, sites 8b1, 8b2, 8b, 8c et schéma du SDAN



Coordination urbanisation/mobilité/environnement du SDAN

- Développements urbains RDU (mesure urbanisation Grand Genève GG)**
 - En construction ou PPA
 - En projet
 - A long terme
 - Démarche Etraz sud _ Prangins, coordination avec RDU
 - Périmètre de centre (VD/Communes)
 - Extension périmètre de centre
- Zones d'activités**
 - Densification/réorganisation
 - En projet
- CFF et NStCM**
 - Plateforme gare et passage sous-voies (mesure GG)
 - Franchissement RDU (coordination avec RDU)
 - Nouveau dépôt
 - P+R (Programme TP)
- Réseau routier**
 - Mesures OFROU
 - Requalification pour tous les usages (mesure GG dont RDU Eysins)
 - Mobilité douce (mesures GG)
 - Nouvelles voiries RDU Nyon-Prangins (mesure GG)
 - Nouvelle voirie RDU Nyon tronçon réalisé
- Coulées vertes et liaisons biologiques (mesures environnement GG)**
 - Embouchure Asse & Boiron
 - Réseau écologique du Cossy
 - Voie verte Boiron_Asse_Promenthouse

2.4 GLAND-VICH

Rôle central à conforter pour les villes

A1 PAYSAGE ET ESPACES NATURELS

Promouvoir l'intégration des fonctions écologiques et structurelles du paysage et des milieux naturels

B1 DÉVELOPPEMENT DIFFÉRENCIÉ

Organiser le développement différencié (concentrer environ 75 % du développement démographique à l'horizon 2030 dans les centres, densifier les noyaux villageois et les secteurs bien desservis par les transports publics)

B4 ACTIVITÉS SOCIO-ÉCONOMIQUES

Positionner le développement et consolider un tissu socio-économique diversifié et créatif pour l'entier du district

C2 MOBILITÉ DOUCE

Développer un réseau de mobilité douce attractif et performant

C3 TRANSPORTS INDIVIDUELS

Maîtriser les déplacements individuels motorisés à la source et au but

Description

Les Communes de Gland et de Vich ont souhaité coordonner leur vision du développement. Cette réflexion a débouché sur le projet de la création de « pièces urbaines » autour d'un nouvel axe de distribution (collectrice) développant l'ouest des deux communes, pour 5'000 habitants/emplois. Cette planification n'a par contre pas intégré l'ensemble du territoire des communes, rendant difficile la vision d'ensemble pour le futur. Les nouveaux quartiers prévoient la création d'un ensemble de parcs publics permettant la perméabilité entre bâti et nature et instaurant un espace tampon entre la limite urbaine et le corridor de la Promenthouse.

Le Schéma directeur Gland-Vich n'a pas abordé le problème de la présence de la Ballastière et de fait un important travail a été entamé à la suite pour en permettre la relocalisation à long terme. C'est toutefois un processus complexe qui a ralenti le processus de schéma directeur et a révélé que la question de la coordination urbanisation/transports et infrastructures n'avait pas été abordée dans sa réalité et sa faisabilité. Plus globalement, de nombreuses questions (la pertinence et les modalités de l'éclatement des jonctions autoroutières de Gland, les conséquences de la mise en service de la RDU, la traversée de Vich et le fonctionnement du giratoire de la Bichette, etc.) n'ont pas encore de réponses appropriées.

La nécessité de reconsidérer l'approche à une échelle territoriale pertinente afin d'intégrer une vraie vision du fonctionnement futur des réseaux notamment, a conduit à la volonté d'adhérer à la coordination entre les entités Nyon-Eysins-Prangins et Gland-Vich, reconnues ensemble agglomération régionale par le Grand Genève. Cette première étape ouvre la possibilité de questionner les objectifs de développement des deux communes afin de proposer une démarche intercommunale appropriée et plus en adéquation avec les réalités du territoire. Ceci questionnera le Schéma directeur de 2006 afin de proposer une coordination plus actualisée des enjeux de développement.

2006	Adoption par les partenaires du Schéma directeur Gland-Vich (SDGV).
2012	Démarche Ballastière (voir fiche plate-forme rail/route).
2014	Révision du Plan directeur communal de Gland.

2015...	Démarche coordination Nyon-Gland 1 ^{re} phase, approfondissements secteur Bichette, etc.
----------------	---

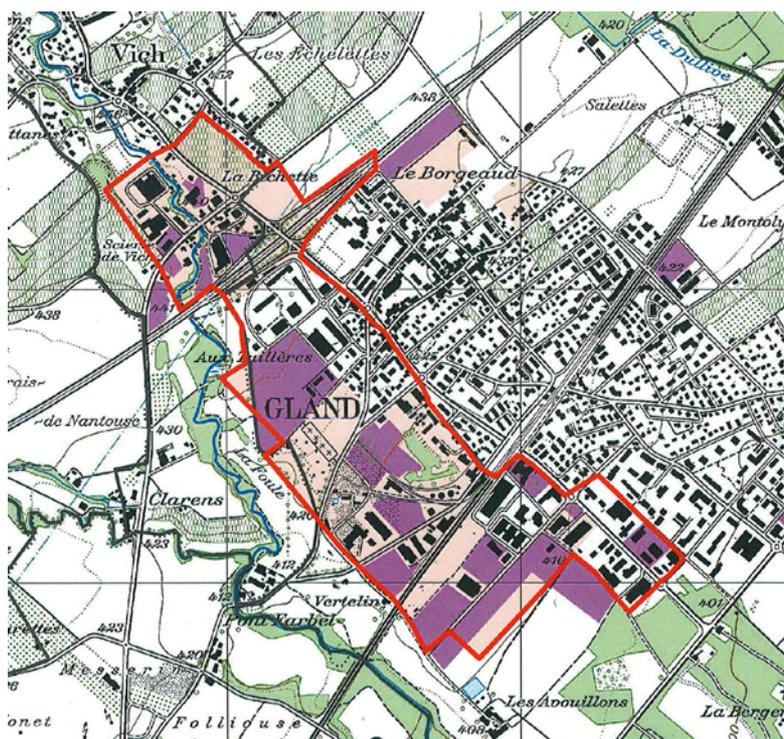
- 2016-2017** Travaux CFF d'assainissement des quais et d'accessibilité modes doux par un nouveau passage sous-voies (mesure Grand Genève).
- ✓ Nouvelle démarche à élaborer concernant les objectifs de développement et de préservation de l'environnement (coordination avec contraintes notamment présence du gazoduc sous le site stratégique Gland-Vich, contraintes fortes dans un périmètre de 130 à 180 m), notamment focus sur le fonctionnement du secteur Bichette-autoroute, renforcement de l'accompagnement en gestion de projet
- 2016-2021** Travaux d'amélioration du franchissement de la jonction pour les transports publics.

Pilotage : Communes territoriales.
Coordination : Conseil régional.
Partenaires : Canton / Région / Communes.
Gouvernance : COPIL SDGV.

Financement

	Total	VD	Communes	CR	Grand Genève		
Collectrice ouest de Gland	14*				A charge agglo	31-2	
Passages sous voies de la gare de Gland	10,6	Convention en cours de finalisation			3,94	31-5	2015-18
Jonction Gland 2020	4,4	Fonds transports publics					

En bleu : projet dont le financement est assuré En vert : projets prévus pour un financement 2016-2021
 *les montants avec astérisque sont les évaluations annoncées dans le projet d'agglomération, ceux sans astérisques sont basés sur des avant-projets et devis



Politique des pôles de développement cantonale site 8 d1 Gland-Vich



Coordination urbanisation/mobilité/environnement

Développements urbains (SDGV mesure urbanisation Grand Genève GG)

- En construction ou PPA
- En projet
- Périmètre de centre
- Extension du périmètre de centre

Zones d'activités

- Densification/réorganisation (Démarche SOFREN)

CFF

- Plateforme gare et passage sous-voies (mesure GG)
- P+R projet (Programme TP)

Réseau routier

- Mesures A1 (OFROU et Programme TP)
- Requalification pour tous les usages et espaces publics (mesure GG)
- Mobilité douce (mesures GG)
- Nouvelles voiries (mesure GG)

Coulées vertes et liaisons biologiques (mesures environnement GG)

- Corridor de la Promenthouse
- Réseau espaces naturels Gland-ouest
- Voie verte Boiron_Asse_Promenthouse

2.5 RÔLE – MONT-SUR-ROLLE

Rôle central à conforter pour les villes

A1 PAYSAGE ET ESPACES NATURELS

Promouvoir l'intégration des fonctions écologiques et structurelles du paysage et des milieux naturels

B1 DÉVELOPPEMENT DIFFÉRENCIÉ

Organiser le développement différencié (concentrer environ 75 % du développement démographique à l'horizon 2030 dans les centres, densifier les noyaux villageois et les secteurs bien desservis par les transports publics)

B4 ACTIVITÉS SOCIO-ÉCONOMIQUES

Positionner le développement et consolider un tissu socio-économique diversifié et créatif pour l'entier du district

C2 MOBILITÉ DOUCE

Développer un réseau de mobilité douce attractif et performant

C3 TRANSPORTS INDIVIDUELS

Maitriser les déplacements individuels motorisés à la source et au but

Description

Un processus public/privé, ayant pour objectif la rationalisation de l'entreprise Schenk sise au nord de la gare, donne l'opportunité de développer un nouveau quartier autour de la gare et de ses espaces publics. Le programme, en plus du nouveau site de production de l'entreprise, comprend le développement d'un quartier de logements, d'activités et de services (mixité des types de logements, commerces, crèche, école, salle polyvalente, accueil des aînés, etc.). A terme, environ 865 habitants et emplois, soit près de 645 habitants (environ 350 appartements) et 220 emplois (non compris les 120 emplois de l'entreprise Schenk) sont attendus dans le quartier. En accompagnement de et en collaboration avec ce processus, la Commune de Rolle et les CFF réorganisent la place de la gare (usages publics et plate-forme intermodale : réorganisation totale de la plate-forme en gare routière et lieu de commerces et de services, accessibilité en modes doux depuis Mont-sur-Rolle et Perroy, P+R). Un nouveau passage sous voies est envisagé à l'horizon Léman 2030.

Pour valoriser au mieux le site, il est prévu de déplacer la bretelle de sortie de l'autoroute, ce qui demande une réorganisation des giratoires sur la route de la Vallée. Cela est établi en concomitance avec le programme de réorganisation des transports publics qui prévoit l'amélioration du passage des bus.

2013 Mandat d'études parallèles pour le nouveau quartier et pour la place de la gare nord et sud. Mandats attribués.

2014-2015 Plan de quartier Gare Nord-Schenk pour l'entier du site.

2015 et suiv. Démarche de projet pour plate-forme gare.

Déc. 2017 Travaux CFF d'assainissement des quais.

Dès 2019 Réalisation des projets immobiliers par étapes, suite à la démolition des bâtiments Schenk existants et à la réalisation du nouveau site de production.
 ✓ Réalisation de l'accessibilité modes doux, P+R, plate-forme intermodale.

Pilotage : Commune de Rolle.

Partenaires : Canton / Conseil régional / CFF / Commune de Mont-sur-Rolle / privés.

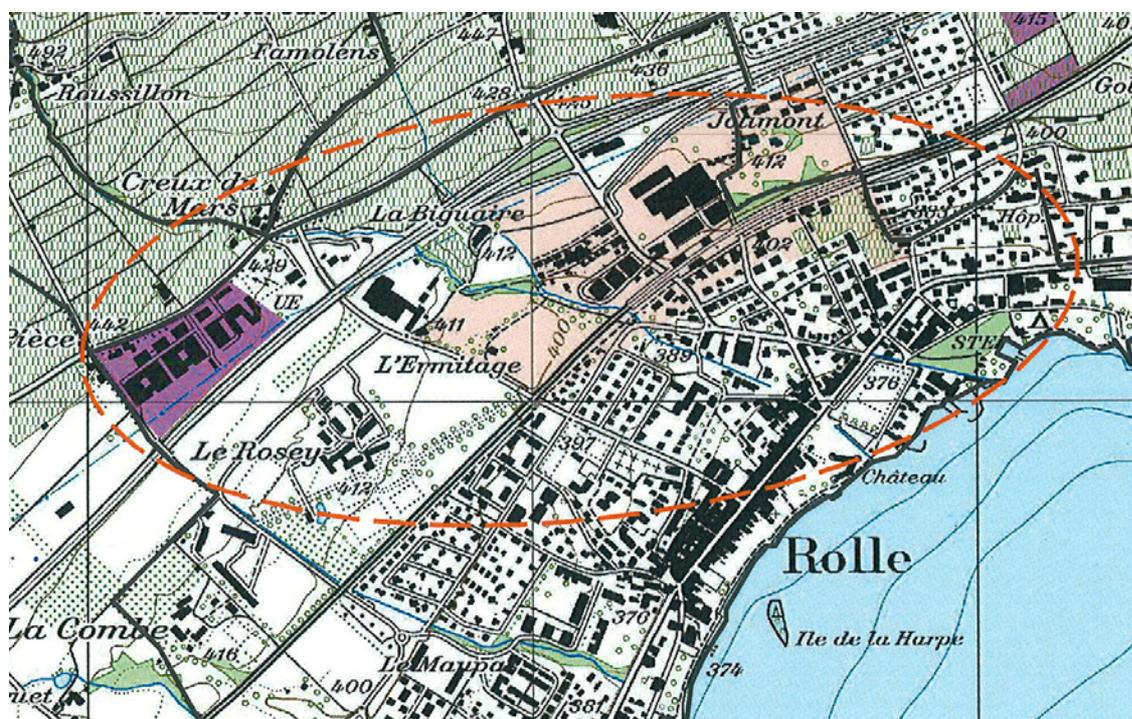
Gouvernance : COPIL réunissant les partenaires privés et publics.

Financement

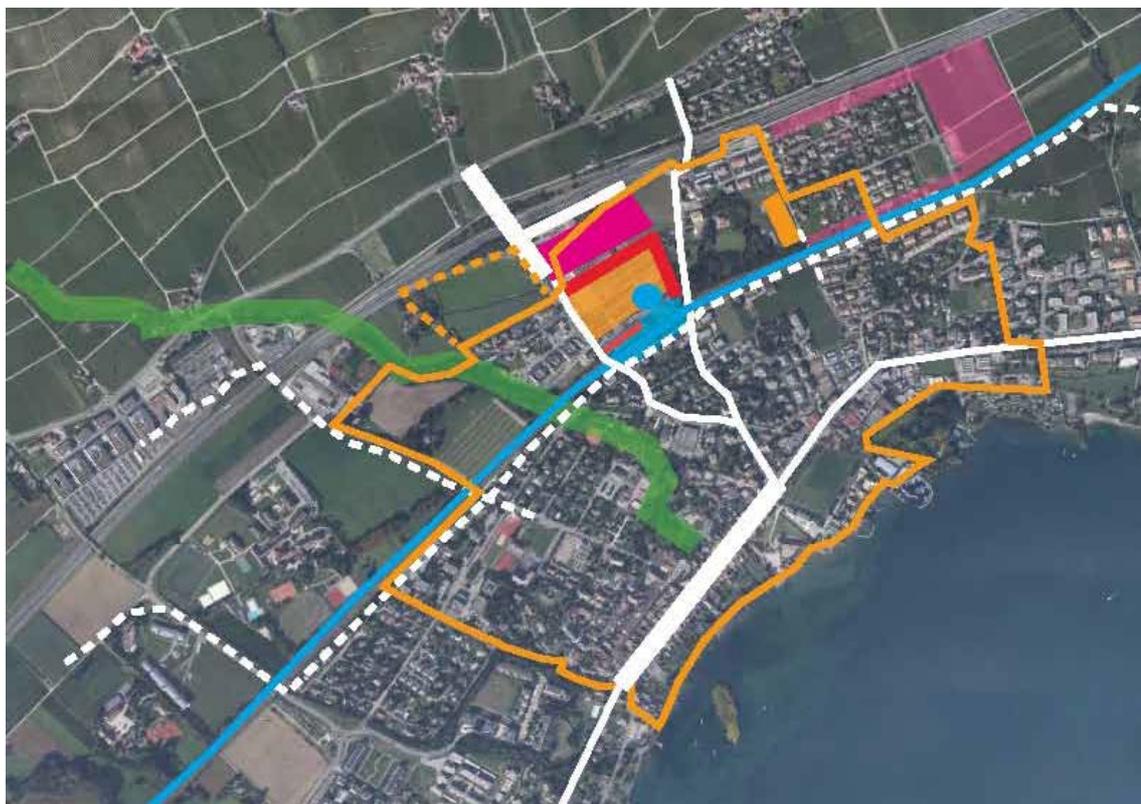
	Total mio	VD/CH	Commune	Région	Grand Genève		
Plate-forme gare de Rolle et passage sous-voies	4,48*				1,79	12-19	2015-18
Accès MD gares Rolle-Perroy	4,7*				1,88	12-18	2015-18
Jonction Rolle	6,6	Fonds transports publics					

En vert : projets prévus pour un financement 2016-2021 En bleu : projets dont le financement est acquis

*les montants avec astérisque sont les évaluations annoncées dans le projet d'aggl, ceux sans astérisque sont basés sur des avant-projets et devis



Politique des pôles de développement cantonale site 8e Rolle – Mont-sur-Rolle



Coordination urbansiation/mobilité/environnement

- Développements urbains** (Secteur gare mesure urbanisation Grand Genève GG)
- En construction ou PPA
 - Périmètre de centre
 - Extension du périmètre de centre
- Zones d'activités**
- Densification/réorganisation (Secteurs Schenk et Mont-sur-Rolle)
- CFF**
- Plateforme gare et passage sous-voies (mesure GG)
 - P+R projet (Programme TP)
- Réseau routier**
- Mesures A1 (OFROU nouvelle bretelle et Programme TP)
 - Requalification pour tous les usages (mesures communales et GG pour RC1 hors traversée de Rolle)
 - Mobilité douce (mesures GG) coordination avec secteur Jolimont Mont-sur-Rolle
 - Nouvelles voiries (Secteur Gare-nord-Schenk desserte nouveau quartier)
- Coulées vertes et liaisons biologiques à renforcer**
-

3 – PLAINE_PIED DU JURA ORIENTATIONS 2016-2021

La valorisation des ressources existantes et du tissu villageois : un enjeu majeur du district de Nyon, composé de 40 % de zone forestière et de 40 % de zone agricole

3.1 Une forêt sous-valorisée : le gros bois et le sapin blanc gagnent du terrain

Un groupement de professionnels du bois et des représentants politiques ont proposé un plan d'action contre le démantèlement de la filière bois dans l'Ouest vaudois. Régionyon a rejoint le groupe dès 2007. Sous sa conduite, et en partenariat avec les services du Canton de Vaud (SPECo, DGE-FO), une étude a mis en évidence les potentiels du marché de la filière bois régionale (octobre 2009). L'association régionale du district de Morges, l'ARCAM puis l'ADAEV, association régionale de la Vallée de Joux, ont rejoint le groupe de travail en 2010.

L'aboutissement des réflexions a conduit au regroupement de trois projets complémentaires et constituant la base du programme d'action pour la valorisation de la filière bois régionale, soit l'optimisation du stockage, la mise à disposition de zones d'activités spécialisées pour développer les produits et la promotion de la filière bois régionale.

Projet Zones activités spécialisées, pôle bois, parc à grumes

3.2 Les produits du terroir à valoriser, les circuits courts

Le district de Nyon profite d'une production agricole très diversifiée, néanmoins fragile (viabilité économique des petites structures). Un certain nombre de projets sont en cours et ont pour objectif de valoriser la transformation locale des produits issus de l'agriculture, tant dans le domaine laitier (par exemple production de gruyère d'alpage à La Givrine, fromage Le Tonneau, fromagerie de Saint-George) que dans le domaine de l'élevage bovin et porcin (abattoirs).

La promotion des produits du terroir fait l'objet de projets (La Maison des Vins) et d'actions de communication (« Chez mon fermier » du Grand Genève regroupe la majeure partie des offres à la ferme de la région, 150 agriculteurs du district y participent) qui visent à regrouper les différentes offres au sein d'un même portail de promotion de produits touristiques.

Projets Maison des Vins
Filière viande

3.3 La mixité dans les villages

Les activités doivent être maintenues dans les villages afin d'éviter l'appauvrissement de la vie locale. Les associations, les activités artisanales et de services qui peuvent encore y trouver leur place sont fondamentales pour la mixité, tout comme le développement de logements accessibles l'est pour maintenir la diversité socio-économique et générationnelle.

Dans ce cadre il s'agit donc de :

- permettre le maintien des activités de proximité, tant agricoles qu'artisanales, ventes directes des produits régionaux, offre culturelle et vie associative, etc. dans les villages ou à proximité ;
- favoriser la visibilité et l'attractivité de cette offre auprès de la population par la mise en commun de moyens promotionnels ;
- garantir la diversité sociale, démographique et générationnelle en accompagnant les communes dans la production de logements d'utilité publique dans les villages desservis par les transports publics (augmentation de 10 % de moyenne dans les communes situées au pied du Jura et dans les villages).

Il est important par contre de trouver des espaces dévolus aux activités artisanales qui ne peuvent plus se développer dans les cœurs des localités (manque de place, nuisances) à des conditions foncières supportables et proches desdits villages (zones de rayonnement

des entreprises). La Société foncière régionale (SOFREN) peut être sollicitée pour la mise à disposition de terrains.

Projet Zones artisanales intercommunales

3.4 Développer le réseau des localités

Le village de Begnins est reconnu comme centre local entérinant son rôle historique de relais entre les villages de hauteur. Les villages de Trélex, Givrins, Genolier, Arzier sont au bénéfice d'une possibilité de renforcer leur cœur de village afin de favoriser la localisation de nouveaux habitants près des haltes de chemin de fer, dont la cadence passera au quart d'heure en 2016 jusqu'à Genolier dans une première étape. Mies et Tannay dans le cadre du Schéma directeur de Terre Sainte peuvent aussi renforcer leur cœur de village et les zones gares. Saint-Cergue est reconnu comme centre régional.

Projet Le développement de l'axe du Nyon – Saint-Cergue – Morez

3.5 Paysage et environnement

Les villages sont soumis à de fortes pressions de développement et leur compacité s'effrite dans de nombreuses zones. La question environnementale et paysagère est la même que dans les espaces urbains, à une échelle encore plus perceptible, puisqu'en approchant d'un village, on en voit très souvent la totalité et son insertion dans le paysage. Le traitement des limites entre bâti et campagne et la présence de la nature dans les villages sont ainsi des éléments fondamentaux pour la qualité environnementale et paysagère. Il s'agit d'entamer une réflexion d'ensemble à ce sujet débouchant sur des préconisations concrètes pour les collectivités et les porteurs de projets. La signature de la charte des jardins en est un bon exemple. Pour la connaissance du patrimoine naturel, la réalisation d'un inventaire des valeurs naturelles communales est un excellent outil (protection, gestion, mise en valeur). La renaturation de cours d'eau et l'affectation de l'espace réservé aux eaux permettra de conserver des espaces naturels de qualité tant paysagère que biologique.

3.1 PÔLE BOIS, PARC À GRUMES

Une forêt sous-valorisée : le gros bois et le sapin blanc gagnent du terrain

A2 RESSOURCES LOCALES

Favoriser une gestion durable des ressources

B4 ACTIVITÉS SOCIO-ÉCONOMIQUES

Positionner le développement et consolider un tissu socio-économique diversifié et créatif pour l'entier du district

Description

Dès 2011, trois régions s'unissent pour promouvoir le bois local : les Districts de Nyon et de Morges ainsi que la Vallée de Joux. Elles collaborent autour d'une stratégie et d'un programme d'action structuré en trois groupes de projets :

1. Promotion de la filière bois régionale : mise en œuvre d'un plan d'action avec le Certificat d'origine bois suisse (COBS) comme fil rouge.
2. Première transformation du bois : optimisation du stockage et de la manutention du bois coupé (grumes) et amélioration de la logistique d'approvisionnement des scieries par la mise à disposition de parcs à grumes. Deux sites dans les environs de Bière ont été identifiés pour le développement d'un parc à grumes.
3. Deuxième transformation du bois : développement de zones d'activités spécialisées « pôle bois » pour le développement de produits. Plusieurs localisations sont en cours d'étude.

Ces trois projets sont complémentaires et constituent la base du programme d'action pour la valorisation du bois régional. Le programme est lancé sur une phase pilote de 2013 à 2016. Une évaluation intermédiaire est prévue au terme de la deuxième année de la conduite du programme.

Pôle bois

Un site à La Rippe en synergie avec la scierie et un à Trélex sont en cours d'évaluation. Pour le site de La Rippe un processus de mise en œuvre d'une zone spécialisée est engagé et une convention signée entre la Commune territoriale, une entreprise de développement de projet et le Conseil régional. La SOFREN est sollicitée pour l'acquisition foncière. Une démarche similaire est en cours pour le site de Trélex. Un Plan partiel d'affectation devra être engagé par la suite. Le principe de ce pôle bois peut s'inscrire dans la Politique cantonale des pôles de développement économique (PPDE) comme un site d'intérêt particulier.

2008	Début de la démarche concernant la filière bois.
2013	Engagement par les trois régions (ARCAM, ADAEV, Régionyon) d'une chargée de marketing pour la filière bois, installée au Conseil régional.
2014-18	Mise à disposition de la zone d'activités spécialisée et du parc à grumes pour les entreprises.

Pilotage : Conseil régional (pôle bois), ARCAM (parc à grumes).

Partenaires : Conseil régional du district de Nyon / Association de la région Cossonay-Aubonne-Morges (ARCAM) / Association pour le développement économique de la Vallée de Joux (ADAEV) / Coopérative La Forestière / Lignum Vaud / Chambre des bois de l'Ouest

vaudois (CBOV) / Direction générale de l'environnement du canton de Vaud (DGE-FO) / Service cantonal de la promotion économique et du commerce (SPECo).

Gouvernance : Comité de pilotage ad hoc, comité de projet et groupe de travail.

Financement

	Total mio	VD / CH / tiers	SOFREN
Pôle bois	1	0,8	0,2
Parc à grumes	5	4	1

En vert : projets prévus pour un financement 2016-2021

3.2 MAISON DES VINS DE LA CÔTE

Les produits du terroir à valoriser, les circuits courts

A2 RESSOURCES LOCALES

Favoriser une gestion durable des ressources

B4 ACTIVITÉS SOCIO-ÉCONOMIQUES

Positionner le développement et consolider un tissu socio-économique diversifié et créatif pour l'entier du district

Description

En 2009, un nouveau règlement sur les appellations viticoles a vu le jour dans le canton de Vaud. Les douze lieux de production situés entre Nyon et Lausanne sont regroupés sous l'appellation d'origine contrôlée La Côte. Cette nouvelle appellation regroupe environ 200 vigneron-encaveurs et s'étend sur une surface d'environ 2'000 hectares. Cela représente un peu plus de la moitié du vignoble vaudois. Le projet de Maison des vins de La Côte, porté par des viticulteurs de La Côte, vise à dynamiser la vente et la promotion des vins de la région. Une délégation des différents lieux de production de La Côte soutient le projet, constitué de trois éléments :

- dégustation de vins et de produits du terroir avec possibilité de vente directe ;
- location d'une salle de réception (capacité de cinquante personnes environ) ;
- point d'accueil pour la promotion touristique, en collaboration avec l'Association pour une Route du Vignoble dynamisée et les offices du tourisme.

Le lieu pressenti se trouve à Mont-sur-Rolle.

2011	Etude préliminaire du projet dans le cadre d'un Projet de développement régional agricole (PDRA).
2012-2014	Elaboration d'un business plan.
2015	Consolidation du programme et mise au concours (projet d'architecture).

2016-17	Faisabilité, projet et recherche de fonds.
2018	Projet d'ouvrage.
2019	Réalisation.

Pilotage : Les viticulteurs de La Côte.

Partenaires : Commune de Mont-sur-Rolle / Conseil régional / ARCAM / Canton.

Gouvernance : En cours de définition.

Financement : A construire.



3.3 FILIÈRE VIANDE : ABATTOIRS

Les produits du terroir à valoriser, les circuits courts

A2 RESSOURCES LOCALES

Favoriser une gestion durable des ressources

B4 ACTIVITÉS SOCIO-ÉCONOMIQUES

Positionner le développement et consolider un tissu socio-économique diversifié et créatif pour l'entier du district

Description

En partenariat avec la commune de Rolle, la Coopérative de l'abattoir régional de Rolle et environs (CARRE) a sollicité le Conseil régional pour identifier un nouveau site de production qui permette de gérer l'abattage des filières bovine et porcine. Une meilleure valorisation locale de ces filières doit permettre d'améliorer les conditions de production tant des agriculteurs que des boucheries locales. Une coordination est en cours avec le Grand Genève qui conduit une réflexion similaire sur les territoires genevois et français.

- 2015-2017** Finalisation d'une étude de marché et identification du site (zone à bâtir ou zone spécialisée), business plan.
- ✓ Coordination avec la démarche abattoirs du Grand Genève.

Pilotage : Le CARRE.

Partenaires : Commune de Rolle / Conseil régional / ARCAM.

Gouvernance : En cours de définition.

3.4 ZONES ARTISANALES INTERCOMMUNALES

Le maintien de la mixité dans les villages

B4 ACTIVITÉS SOCIO-ÉCONOMIQUES

Positionner le développement et consolider un tissu socio-économique diversifié et créatif pour l'entier du district

Description

Un état des lieux de la situation des zones artisanales et industrielles (ZIZA) a été établi. Les différents secteurs ont été développés sur environ 200 hectares abritant un peu plus de 10'000 emplois. Dans la plupart des sites, une forte tertiarisation ou une mixité de plus en plus importante avec de l'habitation est constatée (près de 70% des entreprises installées dans les ZIZA sont actives dans le domaine tertiaire) Malgré un potentiel encore disponible au sein de ces secteurs, cette situation rend très difficile le maintien et le développement d'activités artisanales et industrielles.

Afin de mettre de nouvelles zones à disposition pour des activités dont les nuisances ne permettent plus la cohabitation au sein des quartiers urbains et des centres villageois et pour des activités à moindre valeur ajoutée, mais qui constituent un enjeu fondamental pour le maintien d'un tissu industriel et artisanal dynamique et le développement des circuits courts (pôle bois, abattoirs, etc.), il s'agira de présenter une stratégie d'ensemble cohérente pour justifier le développement de nouveaux sites.

Dans le cadre de la nouvelle LAT, la Confédération exige la mise en place de système de gestion des ZIZA au sein des Cantons. Dans ce cadre, le Service du développement territorial a approché les Régions pour les associer dans la perspective de mise en place de ce système.

Dans le cadre des intercommunalités plusieurs sites sont identifiés. Les conditions de mise à disposition sont longues et rendues plus complexe par les dispositions requises par l'application de la nouvelle LAT. Plusieurs démarches sont conduites ainsi en parallèle. La Région et/ou la Société foncière régionale (SOFREN) ont été sollicitées par plusieurs intercommunalités :

Les Communes de l'Ouest rollois et de Rolle pour un site au Vernay. La SOFREN est sollicitée.

Les Communes du NStCM pour deux sites, au Muids et près de la Route Blanche (qui pourrait constituer une éventualité pour un pôle bois). La SOFREN est sollicitée pour celui de la route Blanche. Les communes d'Asse et Boiron pourraient être intéressées par ce site.

Le SDAN pour le site d'Asse-Mondre-Vuarpillière. Par ailleurs, les questions de la légalisation des terrains de Paléo et de la réalisation du dépôt du NStCM sont en cours de coordination.

Les Communes du NStCM avec la Commune de Signy-Avenex pour un site près de la halte de l'Asse pour un P+R et une zone artisanale. La SOFREN est sollicitée.

Les Communes de la Serine (Marchissy, Longirod, Burtigny, Le Vaud, Saint-George) sont à la recherche d'un site. Une faisabilité est engagée.

En Terre Sainte, un site a été mis en évidence sur la commune de Founex.

2012-2013 Tables rondes sur la problématique des zones artisanales.

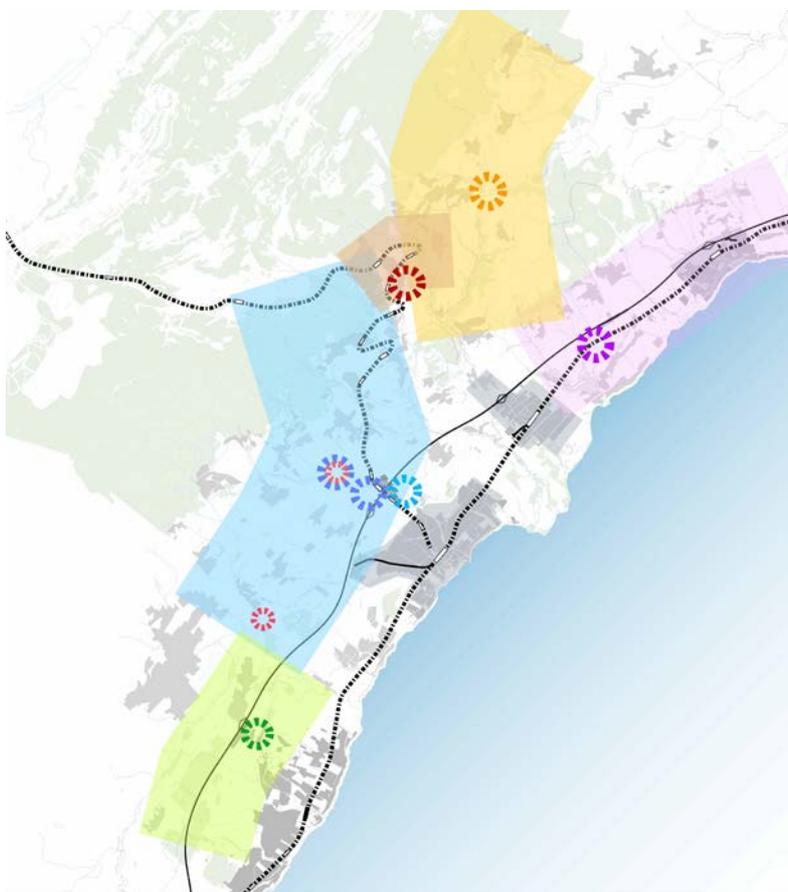
- Dès 2015** Investigations et faisabilité pour les différentes zones en fonction des demandes des communes.
- ✓ Etablissement d'une cartographie, mandat sur les conditions cadres.
 - ✓ Finalisation de l'approche régionale et coordination avec la 4^{ème} révision du Plan directeur cantonal.
-

Pilotage : En fonction des projets.

Coordination : Conseil régional pour la stratégie d'ensemble.

Gouvernance : Plate-forme régionale de réflexion à mettre en place.

Monitoring : Un document de référence est en cours de montage, cartographie et données.



Sites éventuels pour des zones artisanales

- Ouest rollois et Rolle, Le Vernay
- NStCM, Le Muids
- La Serine, en recherche de site
- SDAN, Asse Mondre Vuarpillière
- NStCM, Asse & Boiron éventuellement Asse et Route Blanche
- Terre Sainte, à Founex
- Pôle bois, plusieurs sites potentiels, La Rippe ou Trélex

3.5 LE DÉVELOPPEMENT DE L'AXE DU NStCM

L'axe du NStCM

Si l'offre ferroviaire améliorée justifie un développement plus soutenu des localités parcourues par la ligne du NStCM, ce développement doit impérativement s'effectuer par une capacité d'accueil accrue à l'intérieur des centres, dans les périmètres de cœurs de localité. Cette densification doit par ailleurs se traduire en transformation qualitative, par la valorisation du paysage, du patrimoine et des espaces publics, notamment pour améliorer les accès à la gare. Les villages de Saint-Cergue et des Rousses doivent affirmer leurs vocations de centre régional et de pôle touristique, notamment par le renforcement de l'offre d'infrastructures et de services ainsi que par une dynamique démographique et d'emploi.

Le projet ferroviaire

L'amélioration de la desserte au quart d'heure aux heures de pointe jusqu'à Genolier, prévue pour le changement d'horaire du 13 décembre 2015, puis jusqu'à Saint-Cergue dans un deuxième temps, s'accompagne de meilleures correspondances en gare de Nyon et d'une modernisation du matériel roulant comme de l'aménagement de certaines gares.

Dans presque toutes les gares, des travaux de sécurisation et de mise en conformité par rapport à la loi sur les personnes à mobilité réduite sont prévus et planifiés pour une réalisation par étapes entre 2014 et 2020.

Un projet de nouveau dépôt est nécessaire pour permettre l'exploitation optimale de la ligne. Le dossier est en cours d'instruction.

Ces mesures doivent être épaulées par un effort de densification (habitants et emplois) autour des gares. Pour répondre aux exigences de la Confédération en matière d'investissements ferroviaires, il est vital qu'un nombre accru d'utilisateurs vienne soutenir cet accroissement de l'offre ferroviaire qui devrait bénéficier en premier lieu aux pendulaires, qu'ils soient écoliers ou actifs.

La prolongation transfrontalière aux Rousses renforcerait la vocation touristique du NStCM comme accès en transports publics à une zone de loisirs (Les Rousses : un million de nuitées par année). Une démarche Interreg est initiée avec la Communauté de communes des Rousses pour une première phase de faisabilité en 2016-2017.

Mesures d'accompagnement et espaces publics

Une démarche de mise à disposition de P+R à chaque halte du NStCM est engagée dans sa phase opérationnelle, notamment un projet d'environ cinquante places en première étape à la halte de l'Asse et quarante-deux places à Saint-Cergue (voir fiche 1.3.). Un groupe de travail réunissant les Communes, la DGMR, la compagnie du NStCM et le Conseil régional a élaboré une « feuille de route » comprenant une approche sur la tarification commune, les restrictions d'accès, la gestion mutualisée, la communication et l'élaboration d'un contrat d'axe pour la mise en œuvre. Ce dernier devrait être signé d'ici juin 2016.

Un lien est établi avec la démarche Grand Genève P+R rive droite pour assurer la coordination des planifications en matière de stationnement P+R entre le Pays de Gex, le Canton de Genève et le District de Nyon.

De plus, une démarche de réorganisation des espaces publics et de l'accessibilité modes doux aux haltes est engagée à Saint-Cergue. Une démarche de PPA est aussi engagée pour un parking à la Givrine dans le contexte du développement de l'accueil touristique.

Démarche Covoiturage

Une étude Interreg sur le covoiturage est en cours à l'échelle du bassin lémanique. Elle se décline en trois phases :

- ✓ localisation et dimensionnement d'aires de covoiturage avec recommandations d'aménagement aux maîtres d'ouvrage (terminé) ;
- ✓ élaboration d'un portail web regroupant les sites de covoiturage existants (en cours) ;
- ✓ campagne de sensibilisation au covoiturage (à venir en septembre 2015) ;

A proximité du district, la première phase a identifié l'opportunité d'installer des aires de covoiturage en France :

- | | | |
|-----------------------|------------------|-------------------------------------|
| ✓ à Morez | 30 places | axe NStCM |
| ✓ aux Rousses | 58 places | axe NStCM |
| ✓ à Gex | 74 places | axe Gex-Divonne-Coppet-Nyon |
| ✓ à Divonne-les-Bains | 45 places | axe Gex-Divonne-Coppet-Nyon |
| ✓ à Versonnex | 200 places | axe Ferney-Voltaire – Coppet – Nyon |

Sur l'axe du NStCM, ces propositions seront renforcées par des parkings de covoiturage mutualisés avec les P+R de la Cure et de la Givriner.

Plus en aval sur Suisse, des aires de covoiturage sont à prévoir aux entrées des jonctions autoroutières selon les opportunités à Coppet, Nyon (par exemple en mutualisant des places du centre commercial Signy-Centre), Gland et Rolle pour compléter le dispositif.

2015 13 décembre mise en service du quart d'heure aux heures de pointe jusqu'à Genolier.

2016-2020 Mise en service du nouveau dépôt pour le NStCM.

- ✓ Sécurisation et mise en conformité des gares.
- ✓ Finalisation feuille de route Axe NStCM et contrat d'axe pour la mise en œuvre comprenant notamment :
 - + 50 places au P+R de l'Asse en 2016 ;
 - + 42 places au P+R de St-Cergue d'ici 2018 ;
 - + 146 places au P+R de la Givriner d'ici 2020.
- Mise en place d'une gestion mutualisée de tous les P+R sur l'axe du NStCM.
- ✓ Projet d'amélioration des espaces publics des gares.
- ✓ Etude de faisabilité du prolongement jusqu'aux Rousses (projet Interreg V dépôt demande 2016).

Pilotage : NStCM et DGMR pour tous les projets liés au trafic ferroviaire, NStCM pour ceux se concrétisant sur les terrains du NStCM.

Coordination : Conseil régional pour la vision d'ensemble des différents thèmes du développement de l'axe du NStCM.

Gouvernance : En fonction des projets.

Le développement des villages

La reconnaissance de l'axe du NStCM comme armature du développement est fondamentale pour les villages disposant d'une halte. Toutefois ces localités sont engagées dans de multiples démarches aux géométries variables qui concourent d'une part à garantir un développement de qualité, à permettre aux entreprises locales de poursuivre leurs activités et d'autre part dans une vision plus prospective à consolider les espaces de loisirs hivernal et estival, dans une approche sensible aux valeurs environnementales.

Le Schéma directeur du Nyon – Saint-Cergue (Communes de Nyon, Trélex, Givrins, Genolier, Arzier-le-Muids, Saint-Cergue, Communauté de communes des Rousses) a été élaboré à la suite de l'étude test organisée en 2008 par le Grand Genève dans le cadre du PACA du NStCM. La volonté de profiter d'un développement de l'offre ferroviaire pour permettre une densification des noyaux villageois desservie de manière optimale a conduit à

proposer une capacité pour environ 3'000 à 3'500 personnes dans des secteurs délimités précisément autour des haltes et des cœurs de villages. Pour chaque village et pour Saint-Cergue centre régional un périmètre de cœur de village a été délimité permettant un développement un peu plus soutenu.

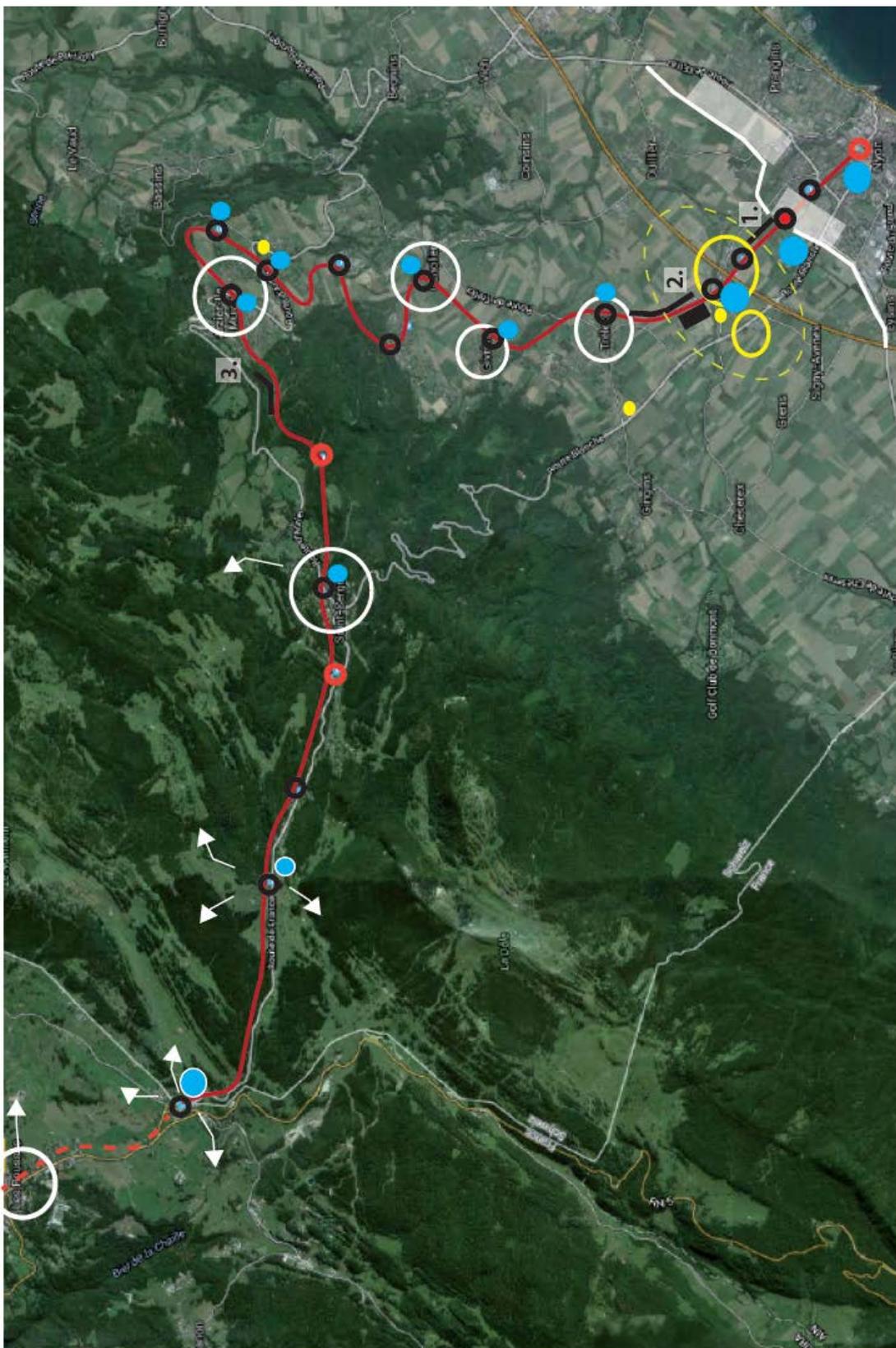
Cette démarche constitue un fil rouge qui doit être consolidé au regard des dispositions de la LAT révisée.

Le renforcement des activités touristiques se concrétise par deux axes de travail, d'une part la clarification de la gouvernance de Télé-Dôle, et d'autre part l'orientation progressive du positionnement de l'espace jurassien pour un tourisme doux respectueux de la nature, avec de nouvelles structures de sensibilisation à l'environnement, telle que la maison de la nature et le centre nordique à La Givrine et le développement de l'accessibilité en transports publics pour le tourisme, notamment. Des synergies entre les institutions actives dans la sensibilisation à l'environnement (La Garenne, le Centre Paul-Emil-Victor aux Rousses, le Parc naturel du Jura vaudois, le Bois de Chênes, etc.) en cours d'organisation permettront de proposer des produits combinés et de renforcer une offre coordonnée pour les classes. (Voir chapitre 4 Espace jurassien, fiches 4.1-4.4, et fiche 1.13 Sensibilisation à l'environnement).

Le besoin de mettre à disposition des espaces dévolus aux activités artisanales est aussi un enjeu important de la coordination intercommunale. Plusieurs sites sont envisagés à Trélex, à la halte de l'Asse, à Arzier. A Nyon, la densification des sites de la Vuarpillière va permettre de renforcer l'offre pour les entreprises, principalement concernant celles déjà existantes qui ont besoin de s'agrandir (voir fiche 3.4 Zones artisanales intercommunales).

La démarche de mise en conformité du site de Paléo est en cours. Une coordination du secteur Asse-Mondre-Vuarpillière, jonction A1 et sites de Fléchères Nord et Signy Sud doit s'engager. C'est un chantier du SDAN.

	NStCM
	Projet de prolongation aux Rousses
	Gares - Nouvelle gare (Coordination avec le projet RDU)
	Gares - travaux de sécurisation
	Travaux doubles voies
	1. Asse (7.5min Asse-Nyon)
	2. Trélex (Asse-trélex 15min St.-Cergue)
	3. Arzier (Croisement statique 15min Nyon-Genolier)
	Nouveau dépôt
	Densification des cœurs de localités
	Développement des activités artisanales (AMV et Fléchères)
	Nouvelles zones artisanales, sites envisagés
	Coordination secteur AMV
	P+R (0 à 50 places) et (50 à 200 places) (P+R + zones de covoiturage)
	
	Accès aux zones de loisirs



4 ESPACE JURASSIEN LA DÔLE_SAINT-CERGUE_SAINT-GEORGE _ ORIENTATIONS 2016-2021

Orienter le développement et mettre en synergie les acteurs et les atouts de l'espace jurassien, construire une politique touristique cohérente destinée à la population de la région et du Grand Genève

4.1 Développer un tourisme durable

La politique touristique jurassienne s'inscrit dans une approche respectant les valeurs paysagères et écologiques des espaces de loisirs. Elle met en valeur le patrimoine et en favorise l'accès par les transports publics et la mobilité douce. Elle vise à affirmer le positionnement touristique de Saint-Cergue, de Saint-George et du périmètre jurassien, par la mise en réseau de l'offre d'une part, et l'accompagnement de projets structurants de loisirs et touristique d'autre part, en partenariat avec le Parc naturel régional du Jura vaudois. Le patrimoine naturel du Jura est une valeur à préserver. La coexistence avec un tourisme doux de randonnée doit être organisée dans le respect mutuel des besoins de la conservation de la nature et du développement des activités de loisirs.

Par le biais de la taxe de séjour, une régionalisation des actions marketing et de promotion touristique est mise en œuvre entre l'Office du tourisme de Nyon et les bureaux d'information situés aux portes d'entrée touristiques du district (Rolle, Saint-Cergue et Coppet).

Projets Le massif de La Dôle, télésiège et zone d'accueil des Dappes

4.2 Affirmer le positionnement du Jura et de ses localités

Les atouts de l'espace jurassien doivent être valorisés et mis en réseau dans une offre résolument orientée vers le tourisme « doux ». Saint-Cergue et Saint-George doivent s'organiser pour acquérir le statut de porte d'entrée à cet espace. De plus, Saint-Cergue est reconnu comme centre régional selon le PDCn et le PDR, qui se développe en renforçant sa vocation touristique. Il s'agit ainsi de développer en complément aux activités des villages leurs services et équipements (patinoire saisonnière touristique par exemple pour Saint-Cergue), d'augmenter l'offre en hébergement et la diversifier (notamment pour les classes) et de proposer des offres combinées respectueuses des sites naturels à préserver, en collaboration avec les institutions actives dans la sensibilisation, pour mettre sur pied un programme de sensibilisation.

Projets La Maison de la Nature, centre nordique, gîte d'étape
Le parc zoologique La Garenne

4.3 Accessibilité en TP : travailler au-delà des frontières

Le développement du Nyon – Saint-Cergue – Morez est la colonne vertébrale de l'accessibilité à l'espace jurassien. L'organisation des accès à partir des haltes doit être développé, ainsi que des offres complémentaires avec la France (en complément voir la fiche développement de l'axe du NStCM).

Projet Accessibilité touristique en transports publics

4.4 Gouvernance

Un plan directeur touristique de la partie jurassienne du district régenterait le développement des intentions et des projets. Une réflexion sur le positionnement et la gouvernance du périmètre Saint-Cergue – Saint-George est engagée sur la base d'une expertise externe.

4.1 MASSIF DE LA DÔLE

Développer un tourisme durable

B4 ACTIVITÉS SOCIO-ÉCONOMIQUES

Positionner le développement et consolider un tissu socio-économique diversifié et créatif pour l'entier du district

Télesiège et zone d'accueil des Dappes

Adopté en décembre 2006, le Plan partiel d'affectation du massif de La Dôle a mis en place les conditions permettant la modernisation du domaine skiable. Projet phare de cet aménagement, le télésiège de la Dôle a été inauguré en 2007. Pour garantir l'ouverture du domaine skiable dans des conditions de faible enneigement, un aménagement des pistes doit être réalisé. Pour être complet, le projet devrait intégrer une zone d'accueil (Les Dappes), qui propose des services pour satisfaire skieurs et promeneurs avec la mise en place de sanitaires, d'un magasin de location de matériel, de locaux pour l'Ecole suisse de ski, entre autres.

Le NStCM, qui gère Télé-Dôle, a annoncé son retrait pour le 30 juin 2016. Une nouvelle gouvernance est en marche. En juillet 2015, la société Télé-Dôle SA a décidé de se recentrer sur une fonction de société d'équipement touristique (société propriétaire). Elle va confier l'exploitation du domaine à la Sogestar (Société de gestion de la station des Rousses). Des économies d'échelles seront réalisées et les produits proposés à la clientèle seront simplifiés et améliorés.

- 2006** Adoption du PPA intercommunal du massif de la Dôle.
- 2007** Inauguration du télésiège Dappes-Dôle.
- 2015** Mise en place d'une nouvelle gouvernance, reprise de la dette de Télé-Dôle SA.
 - ✓ Adoption de la modification du PPA de la Dôle (déplacement de la zone d'accueil).

- 2016 Contrat d'exploitation Sogestar.
Projet interreg transfrontalier nouveau front de neige.
Aménagement des pistes.
- 2017 Réalisation du bâtiment d'accueil des Dappes et du parking de la Givrine.

Pilotage : Télé-Dôle SA/démarche de réorganisation en cours

Coordination : Conseil régional.

Partenaires : Communes du district.

Gouvernance : En cours de réévaluation.

Financement

	Coût total mio	Région
Reprise de la dette	2,6	2,6
Massif de la Dôle, aménagement des pistes	0,98	0,8

En vert : projets prévus pour un financement 2016-2021

4.2 MAISON DE LA NATURE ET CENTRE NORDIQUE

Affirmer le positionnement du Jura et de ses localités

A6 COORDINATION, SENSIBILISATION

Instaurer une coordination régionale et des actions de sensibilisation diversifiées

Description

Le Plan partiel d'affectation (PPA) de La Givrine est entré en vigueur au printemps 2009. Le projet est décliné en quatre objectifs :

- Maison de la nature et centre nordique : porte d'entrée et espace découverte (exposition didactique) du Parc Jura vaudois, actions de sensibilisation à l'environnement, offres et services pour les activités sportives nordiques ;
- gîte d'étape : dortoir et chambres à disposition pour les randonneurs ;
- sécurisation des conditions de stationnement ;
- valorisation des produits du terroir : un local de vente dédié aux produits du terroir jurassien, comprenant également une fromagerie de démonstration.

Une démarche d'ensemble organisée en trois axes de réflexions, intégration du nouvel équipement dans un positionnement d'ensemble de la zone jurassienne, développement de partenariats avec les institutions actives dans l'espace jurassien pour la promotion de produits combinés et élaboration d'un projet de qualité intégré dans le paysage jurassien.

2013 Etude et accord préliminaire pour déposer des matériaux d'excavation pour la réalisation ultérieure du parking lié à la Maison de la nature.

2015 Etablir un plan d'action et un programme de réalisation d'ensemble de la zone, organiser le partenariat.

2016 Autorisation pour la construction du parking de la Givrine délivrée.
Cahier des charges pour proposer un programme de Maison de la nature et centre nordique et début des études.

Pilotage : Groupe de pilotage à monter.

Partenaires : Commune de Givrins / Région / Parc Jura vaudois.

Gouvernance : En cours de définition.

4.3 ZOO LA GARENNE

Affirmer le positionnement du Jura et de ses localités

A6 COORDINATION, SENSIBILISATION

Instaurer une coordination régionale et des actions de sensibilisation diversifiées

Description

Situé sur la commune de Le Vaud, le Parc animalier La Garenne a la particularité de se doubler d'un centre de soin pour les animaux sauvages. Abrisant essentiellement de la faune européenne, il se donne quatre missions principales :

- ✓ soigner les animaux sauvages pour les remettre en liberté ;
- ✓ participer à la sauvegarde et à la réintroduction d'espèces menacées ;
- ✓ contribuer à l'éducation à l'environnement ;
- ✓ présenter la faune européenne au public.

Devenu trop exigu, le parc animalier est contraint de s'étendre. Le projet de nouveau parc met l'accent sur l'intégration à la nature, sur la transmission pédagogique et sur la proximité avec les animaux.

Dès 2014	Réalisation de l'extension.
2015	Projets de coordination d'actions de sensibilisation, notamment avec le centre Paul Emil Victor des Rousses (projet Interreg).
2016	Inauguration du nouveau parc animalier.

Pilotage : Conseil de fondation du Parc zoologique La Garenne.

Partenaires : Commune de Le Vaud / Conseil régional / fondations privées.

Financement

Total mio	VD / CH / tiers	Commune	FRET	CR
14,4	13,5	0,33	0,33	0,26

4.4 ACCESSIBILITÉ TOURISTIQUE EN TRANSPORTS PUBLICS

Travailler au-delà des frontières

C4 ACTIVITÉS DE LOISIRS

Connecter les activités de loisirs aux localités et aux transports publics afin de promouvoir les loisirs et le tourisme durables

Description

Afin de compléter l'offre touristique, un projet de bus sur appel reliant La Givrine, le col du Marchairuz et dans un deuxième temps, passant par Bois-d'Amont et Les Rousses, permettrait de compléter l'offre touristique pour les randonneurs hivernaux et estivaux. Ce projet pourrait s'intégrer dans le programme de réorganisation des transports publics régionaux. Une première étape est engagée avec le renforcement de la liaison avec les cols du Marchairuz et du Mollendruz.

Dans le cadre du Schéma directeur du Nyon – Saint-Cergue – Morez (NStCM), la possibilité de prolongement de l'infrastructure ferroviaire jusqu'au cœur de la station des Rousses à été analysée. Son intérêt touristique est reconnu comme important. Les Rousses abritent environ un million de nuitées par an. Une liaison en transports publics avec l'aéroport de Genève et plus simplement avec Nyon s'avérerait très performante.

2008 Etudes de faisabilité techniques avec trois variantes de prolongement du NStCM proposées. Etude test sur le périmètre du Nyon – Saint-Cergue – Morez, suivie d'un schéma directeur.

2014 Etude de faisabilité de la 1^{re} étape de la liaison Mollendruz-Marchairuz.
2015 Faisabilité financière du prolongement du NStCM, étude conduite par la Communauté de communes des Rousses et le NStCM en partenariat avec Régionyon.
2015-2016 Montage d'un projet Interreg pour le prolongement du NStCM aux Rousses.
2017 Mise en service du renforcement de l'offre liaison Mollendruz-Marchairuz.
Dès 2020 Liaison transversale des cols Givrine-Marchairuz.

Pilotage : PNRJV pour la liaison avec les cols / Région Franche-Comté pour le prolongement aux Rousses.

Partenaires : Communes / CC des Rousses / NStCM / Canton.

Financement

	Total	VD / CH / Tiers	Communes	Région
Bus Jura	0,3 mio	0,06 mio	0,12 mio	0,12 mio

En vert : projets prévus pour un financement 2016-2021

III. MONITORING

La question du monitoring relève d'un choix d'indicateurs pertinents entre plusieurs cadres existants, notamment celui du Grand Genève et du Canton de Vaud. L'Office fédéral de la statistique (OFS), Statistique Vaud (STAT-VD) et l'Observatoire statistique transfrontalier (OST) fournissent aussi de nombreuses données mises à jour annuellement. Au niveau local, des collaborations et des synergies sont à rechercher avec les Communes, en particulier avec la Ville de Nyon, qui dispose d'un système d'information sur le territoire.

Le monitoring du PDR opérationnel propose un choix restreint d'indicateurs propres à évaluer les progrès accomplis en relation avec les objectifs proposés par le PDR stratégique. Le tableau n'est pas exhaustif (il pourra être complété selon l'évolution des réflexions et les ressources disponibles), il sert à établir un état de référence et ensuite un portrait de l'évolution du district sur certains thèmes, il permet une réflexion sur les avancées et les efforts à fournir à chaque mise à jour du PDR (législature). Ces indicateurs sont pour certains disponibles, pour d'autres, il s'agit de les construire.

OBJECTIFS	INDICATEURS
A1 PAYSAGE ET ESPACES NATURELS	<ul style="list-style-type: none"> •Morcellement du paysage •Niveau de connexion des corridors biologiques •Nombre d'actions réalisées (Corridors) •Etat des espèces patrimoniales faune / flore (liste des espèces cibles et caractéristiques à établir) • Nombre d'objets protégés •Plantations réalisées et % de SPB (réseau agro-écologiques) •Nombre de signatures de la charte des jardins et nombre de réalisations d'inventaires des valeurs communales
A2 RESSOURCES LOCALES	<ul style="list-style-type: none"> •Consommation de l'espace agricole •Evolution des surfaces d'assolement •Couverture forestière et usages du bois
A3 ÉNERGIE	<ul style="list-style-type: none"> •Potentiels et consommation des énergies renouvelables
A4 REJETS ET NUISANCES	<ul style="list-style-type: none"> •Concentration particules fines / émissions CO₂ •Eaux usées et claires •Déchets •Bruit
A5 GÉRER LES RISQUES	<ul style="list-style-type: none"> •Risque OPAM •Danger cours d'eau
B1 DÉVELOPPEMENT DIFFERENCIÉ	<ul style="list-style-type: none"> •Zones à bâtir, réserves et localisation •Densité •Diversité de la population (classes d'âge, taux de dépendance, mixité sociale, etc.) •Evolution de la population, répartition entre centres et villages
B4 ACTIVITÉS SOCIO-ÉCONOMIQUES	<ul style="list-style-type: none"> •Suivi logement, construction, logement social, etc. •Zones d'activités et potentiels •Emplois et entreprises par secteurs d'activité et répartition géographique •Domaines d'activité en forte croissance
C1 TRANSPORTS PUBLICS	<ul style="list-style-type: none"> •Report modal •Taux de fréquentation des TP
C2 MOBILITÉ DOUCE	<ul style="list-style-type: none"> •Nombre pendulaires origine / destination •Volume de trafic
C3 TRANSPORTS INDIVIDUELS	<ul style="list-style-type: none"> •Accidentologie •Nombre de km du réseau modes doux sécurisés
C4 ACTIVITÉS DE LOISIRS	<ul style="list-style-type: none"> • Loisirs en TP comptages à organiser
A6 et C5 PROMOTION, SENSIBILISATION, COMPORTEMENTS	<ul style="list-style-type: none"> •Utilisation des vélos en libre-service •Public cible des offres de sensibilisation

Outils transversaux

Afin d'accompagner la mise en œuvre des projets, des outils de suivi sont créés pour les sites stratégiques d'enjeux régional, les mesures du Grand Genève, notamment. Ils mettent en évidence la coordination entre les domaines de l'urbanisation, des transports et des infrastructures, ils documentent l'évolution des projets et des planifications et annoncent les horizons de réalisation. Ce sont entre autres :

- ✓ veille-chiffres clés, le chiffre du mois GG ;
- ✓ le « Catalogue du Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise (SDAN) », dont un projet majeur, la Route de distribution urbaine, fera l'objet d'un outil particulier, outil Régionyon ;
- ✓ le « Tableau de bord des gares régionales », pour ces quatre sites fondamentaux pour la multimodalité et la mixité urbaine, outil Régionyon ;
- ✓ le suivi de la production de logement du Grand Genève, outil Grand Genève ;
- ✓ le suivi des mesures du Grand Genève, outil Grand Genève.

IV. LE PDRN OPÉRATIONNEL EN BREF

Les objectifs du volet stratégique du PDRN (A,B,C) sont traduits par des principes d'actions. Les projets qui figurent dans le volet opérationnel concourent à la concrétisation des principes.

L'ampleur de la tâche implique des engagements de projets sur le long terme. En effet, le degré de maturité des différents projets du volet opérationnel dépend des différentes planifications en cours, du processus de coordination entre les acteurs, de la présence de compétences d'accompagnement suffisantes, ainsi que de l'estimation et de la répartition des éventuels investissements. Tout ne peut être entrepris en concomitance.

Certains principes sont traités à l'échelle cantonale ou communale, notamment :

- ✓ les planifications demandant des compétences techniques particulières traitées au niveau cantonal et relayées aux Communes, par exemple la qualité des sols, la planification selon l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) et l'Ordonnance sur la protection de l'air (OPair), le périmètre de l'Ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM) ;
- ✓ les actions à mener selon le programme de législature des Communes, la requalification des espaces publics, adaptation de l'affectation afin de favoriser la densification des noyaux villageois par exemple ;
- ✓ les autres actions à développer selon les besoins, par exemple l'accompagnement du besoin en zones agricoles spécialisées.

Ci-après :

Le tableau récapitulatif des objectifs, principes et projets mis en œuvre pour la législature 2016-2021

La carte synthétique des projets engagés

Le calendrier indicatif des projets

Ces documents évolueront sur la base de mises à jour du volet opérationnel.

STRATEGIE 2016-2030

PRINCIPES

A1 Promouvoir l'intégration des fonctions écologiques et structurelles du paysage

1	Développer et préserver la structure paysagère (Jura, coulées vertes, réseaux écologiques, entités singulières et sites de valeur)
2	Espace jurassien protection à renforcer notamment dans les franges
3	Protéger les entités naturelles en définissant des zones tampons
4	Renforcer les coulées vertes
5	Mettre en réseau surfaces OQE et milieux naturels
6	Préserver l'étendue des terres agricoles, sylvicoles et forestières
7	Rives du lac, accès, partenariat public/privé
8	Nature en ville

A2 Favoriser une gestion durable des ressources

1	Gestion durable de l'eau potable
2	Qualité des sols carte de priorité de protection
3	Stratégie de compensation des SDA
4	Accompagner les réseaux OQE
5	Accompagner les besoins en ZAS
6	Soutenir l'usage des matériaux locaux (construction)
7	Autonomie régionale en gravier

OPERATIONNEL 2016-2021

PROJETS / ACTIONS

PROJET Corridors biologiques Jura-Promenthouse et Vesancy-Versoix	1.11
En projet pilote, le Parc naturel du Jura vaudois coordonne ses projets avec les régions et le Canton	
Politique de protection ad hoc, coordination Confédération, Canton, Communes, Fondations, etc.	
PROJET Corridors biologiques Jura-Promenthouse et Vesancy-Versoix	1.11
PROJET Réseaux écologiques (sept réseaux) à des stades de développement différenciés	1.12
Synergie à organiser avec la mise en œuvre de la LAT	
Mise en œuvre du Plan directeur cantonal des rives du lac. Coordination avec actions mobilités douces	1.4/1.7
Politiques communales. Intégration dans les démarches de projet (centres)	centres

PROJET Regroupement des STEP/gestion des eaux, coordination Canton et Communes	1.9
Coordination Canton et Communes	
Synergie à organiser avec la mise en œuvre de la LAT	
PROJET Réseaux écologiques, soutenir les porteurs de projets des sept associations d'agriculteurs	1.12
Coordination Canton-communes	
PROJET Filière bois installation d'un pôle bois / Filière construction organisation du transport des matériaux par le rail	1.8/3.1

A3 Utilisation rationnelle de l'énergie

1	Dimension énergétique et aménagement
2	Evaluer le potentiel des énergies renouvelables
3	Promouvoir les performances énergétiques des bâtiments publics
4	Promouvoir la mise en œuvre de concepts énergétiques
5	Coordonner et planifier les infrastructures de production et de distribution

ETUDE Potentiels énergies renouvelables, analyse de la situation actuelle (chauffage, eau chaude) de l'approvisionnement, analyse des besoins et des filières renouvelables disponibles dans le district	1.10
ACCOMPAGNEMENT des communes et porteurs de projets, plateforme de conseil à organiser	1.13

A4 Maitriser rejets et nuisances

1	Regrouper les STEP
2	Gestion des eaux et mesures de revitalisation
3	Situation éco-morphologique des cours d'eau
4	Fonction filtre des zones humides
5	Emissions sonores et degré de sensibilité
6	Planification OPB
7	Etat des lieux OPAIR
8	Optimiser le système de la collecte des déchets
9	Optimisation de la SADEC

PROJET nouvelle STEP Nyon-Gland (dimension territoriale)	1.9
Coordination Canton, Communes	
PROJET conditions cadres SADEC transports par le rail / dimension territoriale (SOFREN)	1.8

A5 Gérer les risques

1	Périmètres OPAM
2	Carte danger cours d'eau

Coordination Canton, Communes	
Coordination Canton, Communes	

A6 Coordination sensibilisation

1	Organe environnemental régional
2	Mise en réseau d'acteurs
3	Projets « découverte pour les jeunes.. »
4	Sensibilisation élèves, élus....
5	Sensibilisation efficacité énergétique

ACCOMPAGNEMENT des communes et porteurs de projets, plateforme de conseil à organiser	1.13
PROGRAMME coordination des acteurs de la sensibilisation / sensibilisation des élus	1.13

B1 Développement différencié

1	Périmètre des centres
2	Sites stratégiques PPDE
3	Développement qualitatif (logements)
4	Densité différenciée
5	Logements pour tous (PDHT)
6	Actions foncières pour logement social
7	Observatoire des constructions

Déjà réalisé	
PROJETS développement et nouveaux quartiers mixtes dans les quatre centralités	Centres
ACCOMPAGNEMENT aide à la décision des porteurs de projets	Chap. 2
SOFREN outil d'aide à l'acquisition foncière disponible pour les porteurs de projet	
MONITORING production logement dans le Grand Genève, publication annuelle	Chap III

B2 Equipements publics

1	Besoins en équipements
2	Mise en réseau des espaces publics
3	Qualité des espaces publics

ACCOMPAGNEMENT politique culturelle, sportive évaluation des besoins et accompagnement des porteurs de projet	District/ 1.1
Politiques communales / priorité dans les développements notamment dans les centralités	
Politiques communales/ priorité dans les développements notamment dans les centralités	

B3 Patrimoine culturel

1	Guide des bonnes pratiques
2	Valoriser les inventaires
3	Dimension patrimoniale dans le plan directeur touristique
4	Sensibilisation à la dimension patrimoniale

ETUDE Plan directeur touristique lémanique	District/ 1.1
--	---------------

B4 Activités socio-économiques

1	Besoins services
2	Groupes de travail thématiques
3	Outils de financement privé/public
4	Mixité des activités dans les pôles stratégiques
5	Activités de première transformation
6	Pépinière de compétences

ACCOMPAGNEMENT aide à la décision des porteurs de projets/ montage outils financiers...	
ETUDE positionnement économique (études de marché)	Centres
PROJET Pôle bois, Abattoirs	3.1/3.3
ETUDE positionnement éco : Nyon-Gland (étude de marché)	Centres 2.3/2.4

7	Zones d'activités artisanales intercommunales	PROJET zones artisanales intercommunales	3.4
8	Création de ZAS	Coordination Canton, Communes	
9	Stratégie pour les HZB	Coordination Canton, Communes	
10	Transport de marchandises et plateforme régionale	PROJET plate-forme régionale	1.8
11	Coordonner IFF	Stratégie VD et Grand Genève en cours dans le cadre du projet d'agglomération	
12	Plan directeur touristique jurassien et économie touristique	PROGRAMME tourisme doux, équipements, mise en réseau, gouvernance plus efficace	Jura
13	Réseaux équestres	Coordination avec réseaux MD et OQE (ECO_TS)	1.12
14	Planification de logements accessibles	ACCOMPAGNEMENT Aide à la décision des porteurs de projets	
15	Collaborer avec la SOFREN	Outils régional à disposition des porteurs de projets, plusieurs démarches engagées	

C1 Transports publics

1	Transports publics et jonctions A1 à court terme	PROGRAMME TP mesures d'accompagnement	1.3
2	Développement réseau ferré	Programme Léman 2030, compétence CFF	
3	Améliorer les interfaces gares	PROJETS développement des gares régionales	2.1
4	Capacité du NStCM, prolongement aux Rousses	PROJET développement axe NStCM et accessibilité touristiques en TP	3.5/4.4
5	Coordonner avec PAFVG2	PROGRAMME TP_P+R_MD coordonné avec Grand Genève	1.2/1.3
6	Extension du RER	Coordination CFF/Canton/Région 1re discussion tenue	

C2 Modes doux

1	Plan réseau régional	PROGRAMME de mise en œuvre du réseau régional par étapes	1.4
2	Mise en œuvre des réseaux structurants	PROJETS Rolle_Gilly engagé, RC1 1re et 2e étape	1.4/1.7
3	Itinéraires régionaux tourisme et loisirs	PROGRAMME tourisme doux, équipements, mise en réseau, gouvernance plus efficace pour le Jura, étude en cours pour le littoral	District et Jura

C3 Transports individuels

1	Jonctions A1, long terme
2	Hiérarchisation/requalification réseau
3	Zones 30
4	Maitrise trafic des IFF
5	Règles du jeu pour le stationnement

ETUDE en cours pour la capacité des jonctions à court et long terme	1.7
PROJETS sur le réseau structurant (RC1)	1.7
Coordination Canton, Communes, accompagnement Région	
Coordination Canton, Communes, accompagnement Région	
PROGRAMME TP+ mesures accompagnement P+R	1.3

C4 Activités de loisirs

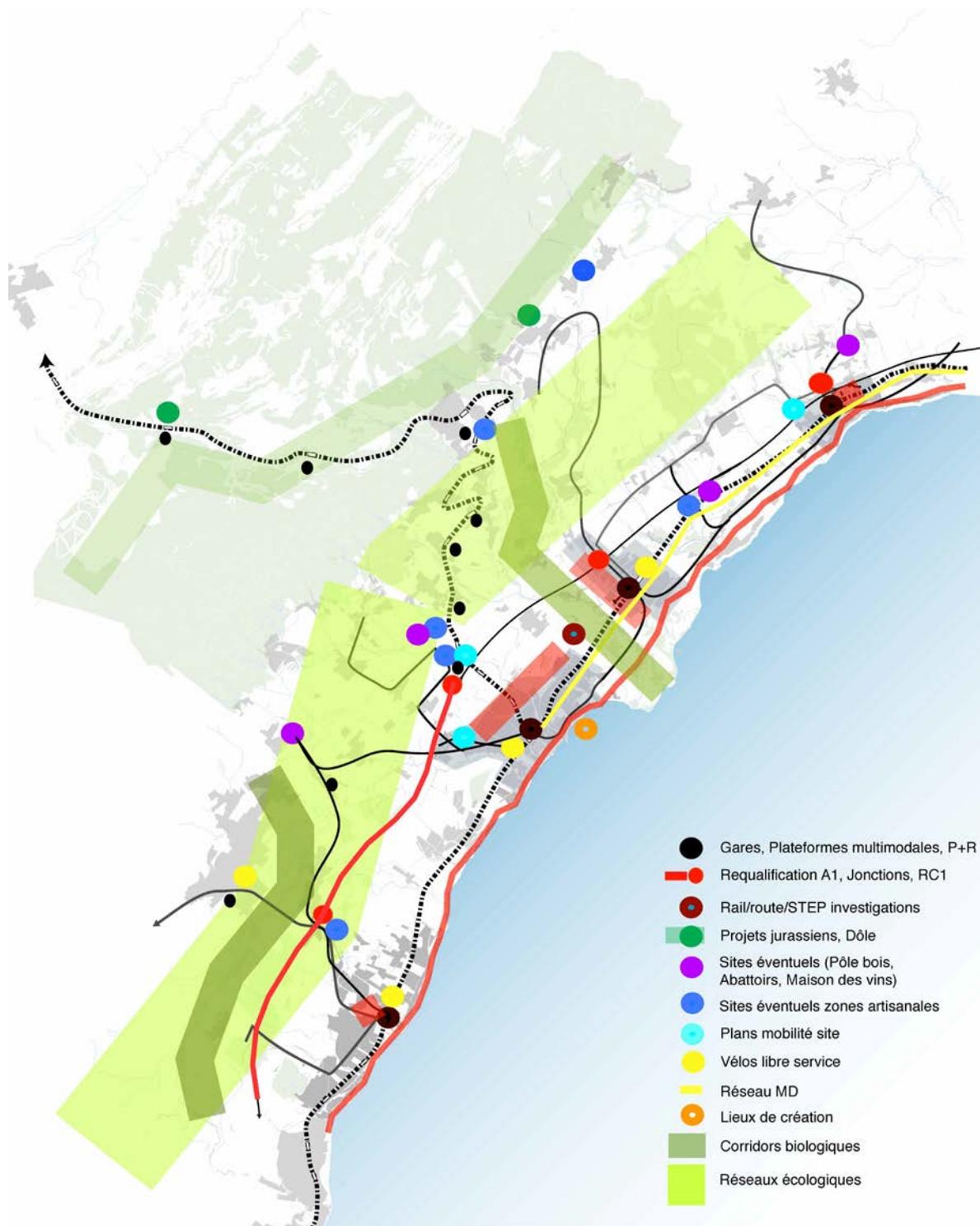
1	Itinéraires loisirs régionaux
2	Sites d'accueil du PNRJV
3	Offre complémentaires au TP, Publicar, ...)
4	Rives du lac, aménagement respectueux

PROGRAMME tourisme doux, équipements, mise en réseau, gouvernance plus efficace pour le Jura, étude en cours pour le littoral	District et Jura
Le Parc naturel du Jura vaudois coordonne ses projets avec les Régions et le Canton	
Le Parc naturel du Jura vaudois coordonne ses projets avec les Régions et le Canton notamment pour le renforcement de la liaison des cols	4.4
Mise en œuvre du Plan directeur cantonal des rives du lac. Coordination avec les actions mobilités douces	1.4/1.7

C5 Sensibilisation

1	Plan de mobilité d'entreprise et de site
2	Vélos en libre-service, autopartage...

PROJETS sur plusieurs sites	1.6
PROJET réseau de vélos en libre-service en activité, à étendre	1.5



Les projets connus et engagés pour la législature 2016-2021

V. DOCUMENTATION

1. District

- *Stratégie de développement socio-économique*, Régionyon, avril 2012.
- *Le Plan directeur du district de Nyon, volet stratégique*, Régionyon, 2010.
- *Le bilan de législature 2006-2011*, Régionyon, mai 2011.
- *Le programme de législature 2011-2016*, Régionyon, mai 2011.
- *Le programme d'investissement régional, le défi de toute une région*, Régionyon, décembre 2012.
- *Un partenaire pour la concrétisation des projets*, Régionyon, octobre 2012.
- *Le plan directeur cantonal*, Canton de Vaud, août 2008, 2^{ème} adaptation juin 2012 et sa fiche R15 Régionyon et agglomération franco-valdo-genevoise.
- *Projet d'agglomération franco-valdo-genevois 1^{ère} génération 2007*, juin 2007.
- *Projet d'agglomération franco-valdo-genevois 2^{ème} génération 2012*, Grand Genève, juin 2012.
- *PACA Genève-Rolle*, cahier du Grand Genève no 120-3.
- *Lignes directrice Nyon-Gex*, cahier du Grand Genève no 120-2.
- *La gestion de projets urbains. Mémento pour la gestion de projets d'aménagement concertés en Suisse romande*, Régionyon, janvier 2011.
- Les schémas directeurs SDAN, NStCM, Gland-Vich, les lignes directrices Asse&Boiron, Ouest-rollois

1.1 Equipements d'intérêt régional et suprarégional

- *Quelle place pour la diversité artistique*, Régionyon, décembre 2010.
- *Positionnement artistique de la Région de Nyon : pour une politique culturelle régionale*, Régionyon, Evalure, juin 2012.

1.2 Engagements et mesures Grand Genève

- *Projet d'agglomération franco-valdo-genevois 1^{ère} génération 2007*, juin 2007.
- *Projet d'agglomération franco-valdo-genevois 2^{ème} génération 2012*, Grand Genève, juin 2012.
- Evaluation projet d'agglomération, ARE, mai 2014.

1.3 Réorganisation des transports publics et mesures d'accompagnement

- *Transports publics : la nouvelle génération*, Régionyon, mai 2012.
- *47 Communes revisitent leurs transports publics*, Régionyon, août 2010.
- *Développement d'un système d'indicateurs de qualité des transports publics pour la région de Nyon*, Etude EPFL sur la qualité des transports publics, mai 2007.
- Portail mobilités : www.regionyonmobilite.ch.

1.4 Réseau cyclable régional

- *Schéma cyclable 2030*, Grand Genève, en cours de finalisation.
- *Projet d'agglomération franco-valdo-genevois 2012*, Annexe 4, Mesures, Grand Genève, juin 2012.
- *Stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020*, Département des infrastructures, Service de la mobilité, Lausanne, octobre 2010.
- *Les concepts mobilité douce des schémas directeurs et lignes directrices*, lignes directrices Asse&Boiron et Ouest-rollois 2013, Schéma directeur Terre Sainte 2012 et Nyon – Saint-Cergue – Morez, en cours de finalisation.
- *Etablissement d'un concept pour l'aménagement paysager, les espaces publics et la mobilité douce*, SDAN, Chantier 3, août 2008.

1.5 Evolution des comportements

- *Un moyen de transport agréable, efficace et écologique, réseau régional de vélos en libre-service*, Régionyon, novembre 2011.

1.7 Requalification réseaux mobilité individuelle

- *Route Suisse, cohabitation des différents usages de la route, valorisation paysagère de cet axe historique*, Joël Vetter, travail de master, EPFL, 2010.

- RC1 Aménagement de la route Suisse de Mies à Founex. Concept, Régionyon, mai 2010.
- Concept directeurs d'aménagement de la RC1a Route Suisse de Mies à Founex réactualisation du concept de 2005, Régionyon, Urbaplan, février 2010.
- Requalification de la RC1a tronçon Mies-Founex, Avant-projet technique, Département des infrastructures, Service des routes, Mozini & Caviezel, mai 2012.

1.8 Transports de marchandises : la plate-forme rail / route régionale

- Etude sur les transports et la logistique induits par l'exploitation des carrières, Département sécurité et environnement canton de Vaud, Stucky SA, décembre 2004.
- Etude de relocalisation de la Ballastière de Gland, Rapport final et de synthèse, Régionyon et Gland, Urbaplan-CSD ingénieurs-Bermane Logistic rail et Aeschlimann Consulting, juin 2009.
- Détermination de la Délégation du Conseil d'Etat au développement territorial, mobilité et découpage territorial, novembre 2009.
- Déplacement partiel de la Ballastière en Vertelin, Régionyon, CSD, novembre 2010.

1.10 Energies renouvelables

- Etude énergétique préliminaire PDRN, Amstein + Walthert, 2010
- Analyses des filières énergétiques renouvelables dans le district de Nyon, Amstein + Walthert, 2014.

1.11 Biodiversité : les corridors biologiques Vesancy-Versoix et Promenthouse

- Etude de base à l'élaboration d'un contrat corridors : secteur Vesancy-Versoix, cahier Grand Genève 13-57, novembre 2010.
- Etude de base à l'élaboration d'un contrat corridors : secteur Jura- Promenthouse, cahier Grand Genève 13-58, novembre 2010.
- Contrat corridor, Vesancy-Versoix, Cahier Grand Genève no 13-63, février 2014.

1.12 Biodiversité : les réseaux écologiques

- Projet de développement régional agricole ECO_TERRE_SAINTE, Association ECO_TS, In situ vivo Sarl, mars 2010.
- RE OQE de la Frontière projet de mise en réseau écologique selon l'OQE, Concept général et définition des objectifs biologiques, Groupe d'intérêt du RE OQE de la Frontière, In situ vivo Sarl, avril 2010.
- RE OQE Nyon Région projet de mise en œuvre en réseau écologique selon l'OQE, projet définitif, Association RE OQE Nyon Région, In situ Vivo Sarl, Prometerre, juillet 2012.

1.13 Sensibilisation à l'environnement

- Charte 2013-2022 du Parc naturel régional du Jura vaudois.
- Charte du Conseil de fondation du Parc animalier de la Garenne.
- Zoo de la Garenne, plan partiel d'affectation Rapport 47OAT et modification du PGA, commune de Le Vaud, 2009.
- Concept d'évolution du Bois de Chênes, commune de Genolier, 2010.

2. Les centres

- Charte pour la production du logement, Plan directeur de l'habitat transfrontalier (PDHT) 2007.
- Le programme de législature 2011-2016, Régionyon, mai 2011.
- Quel développement pour le district de Nyon ?, Régionyon, juin 2011.
- Construire du logement, risques et opportunités du cadre légal vaudois, Régionyon, ASPAN, janvier 2011.
- Projet d'agglomération franco-valdo-genevois 2012, Grand Genève, juin 2012.
- Un partenaire pour la concrétisation des projets, Régionyon, octobre 2012.
- Le rapport d'actualisation de la politique des pôles de développement.

2.1 Les gares régionales

- Lettre d'intention relative au développement des gares de Rolle, Gland, Nyon, et Coppet, 2012. Document contractuel entre Gland, Nyon, Rolle, Coppet, Région et CFF

2.2 Coppet

- *Schéma directeur intercommunal de Terre Sainte*, février 2012.
- *Pour ancrer la culture au cœur de Terre Sainte*, Régionyon, juin 2010.
- *Plan directeur localisé pour la plateforme de la gare de Coppet*, Coppet, Farra&Fazan, 2011.
- *Plan directeur localisé En la fin*, Commugny, Plarel, 2012.

2.3 SDAN_RDU

- *Concept « cœur de ville » Stratégie de renforcement du centre-ville de Nyon*, Nyon, août 2013.
- *Schéma directeur intercommunal SDAN*, 2006.
- *Etablissement d'un concept pour l'aménagement paysager, les espaces publics et la mobilité douce*, SDAN, Chantier 3, août 2008.
- *Concept de développement urbain le long de la route de distribution urbaine (RDU) de l'agglomération nyonnaise*, SDAN, chantier 1, Feddersen & Klostermann, mai 2010.
- *Le catalogue du SDAN*, SDAN, Régionyon.
- **Convention de collaboration pour la mise en œuvre du SDAN, 2012 documents contractuels**

2.4 Gland-Vich

- *Schéma directeur intercommunal Gland-Vich*, 2006.
- *Secteur gare sud, Etude-test Rapport collègue d'experts*, Gland, septembre 2013.

2.5 Rolle – Mont-sur-Rolle

- *Rolle, Mont-sur-Rolle, Etude environnementale stratégique*, MRS-CSD, 2009.
- *Lignes directrices et stratégie de développement de Rolle 2010-2030*, Rolle, Urbaplan, juin 2011.
- *Valorisation du site de Schenk, Document pour accord préliminaire*, Rolle, Schenk, Urbaplan, juillet 2012.
- *Rolle gare nord, Règlement et programme du mandat d'étude parallèles à deux degrés, procédures sur invitation*, Rolle, Schenk SA, février 2013.
- *Rolle, gare nord, mandat d'études parallèles à deux degrés, procédures sur invitation, rapport du collègue d'experts*, Rolle, Schenk SA, octobre 2013.
- *Plan de quartier Gare nord-Schenk*, 2014.

3. Plaine et pied du Jura

- *Lignes directrices d'Asse & Boiron*, 2013.
- *Lignes directrices de l'ouest-rollois*, 2013.
- *PACA Nyon-Saint-Cergue-Morez*, cahier du Grand Genève no 50, 2009.
- *Schéma directeur du Nyon-Saint-Cergue-Morez*, en cours de finalisation.
- La charte des jardins.

3.1 Pôle bois, parc à grumes

- *Pour une gestion dynamique du bois, filière de production*, Régionyon avec l'ARCAM et l'ADAEV, janvier 2012.
- *Identification des réseaux socioéconomiques et des potentiels de marché de la filière bois régionale*, août 2009 (mandat : CED Conseils, Cedotec).
- *Stratégie de développement socioéconomique du district de Nyon*, 2009, 2011.
- *Stratégie marketing COBS et plan d'action pour le développement de produits*, mai 2011.
- *Convention de partenariat « Pour la mise en œuvre du programme d'action pour la valorisation du bois régional, phase pilote dans l'Ouest vaudois 2013-2016 »*, septembre 2012.
- *Projet d'extension de la scierie de La Rippe*, mai 2011 (mandat : CED Conseils).
- *Etude Logibois pour l'amélioration de la logistique d'approvisionnement des scieries*, septembre 2010. (Mandat : CED Conseils).
- *Etude de faisabilité sur la réalisation de places de stockage de bois*, été 2012 (mandat : CSD Conseils, représentant CED Conseils et Bermane Logistics & Rail (BL&R)).

3.2 Maisons des vins de la Côte

- *Etude préliminaire Maison des Vins de La Côte*, octobre 2011, adaptation 2012.

- *Maison des Vins de La Côte*, Complément à la pré-étude, volet tourisme, Régionyon, décembre 2012.
- *Maison des vins de la Côte*, Mont-sur-Rolle, *Etude paysage dans le cadre de l'intégration du construit*, L'atelier du Paysage Jean-Yves Le Baron, janvier 2013.
- *Maison des vins de « La Côte »*, Lausanne Hospitality Consulting, juillet 2013.

3.3 Abattoirs

- *Cahier des charges, étude de marché et plan affaires pour un abattoir régional – périmètre des districts de Morges et de Nyon*, Le Carré, juillet 2013.

3.4 Zones artisanales intercommunales

- *Dynamisme économique et maintien de la diversité, les activités artisanales dans le district de Nyon*, Alain Brique, Master en études avancées, UNIL, janvier 2012.

3.5 Le développement de l'axe du NStCM

- Schéma directeur du Nyon – Saint-Cergue-Morez, en cours de finalisation.

4. Espace jurassien

- *Plan directeur de développement touristique de la partie jurassienne du district de Nyon et Réactualisation du Plan directeur* Régionyon, avril 2006 et novembre 2010.

4.1 Massif de La Dôle

- *Plan partiel d'affectation de la Givrine, rapport 47OAT et rapport d'impact sur l'environnement*, Saint-Cergue, 2006.
- *Plan partiel d'affectation du massif de la Dôle, rapport 47OAT*, Canton de Vaud, Gingins, Saint-Cergue, La Rippe, Chésereux, 2006 et *Addenda au PPA du Massif de la Dôle*, en cours de validation par les partenaires.

4.3 Zoo de La Garenne

- *Extension du parc zoologique de la Garenne*, Régionyon, mars 2013.
- Plus d'informations sur www.lagarenne.ch

Conseil régional du district de Nyon
10, rue du Marché — 1260 Nyon
Téléphone 022 361 23 24 — Fax 022 361 23 02
www.regionyon.ch